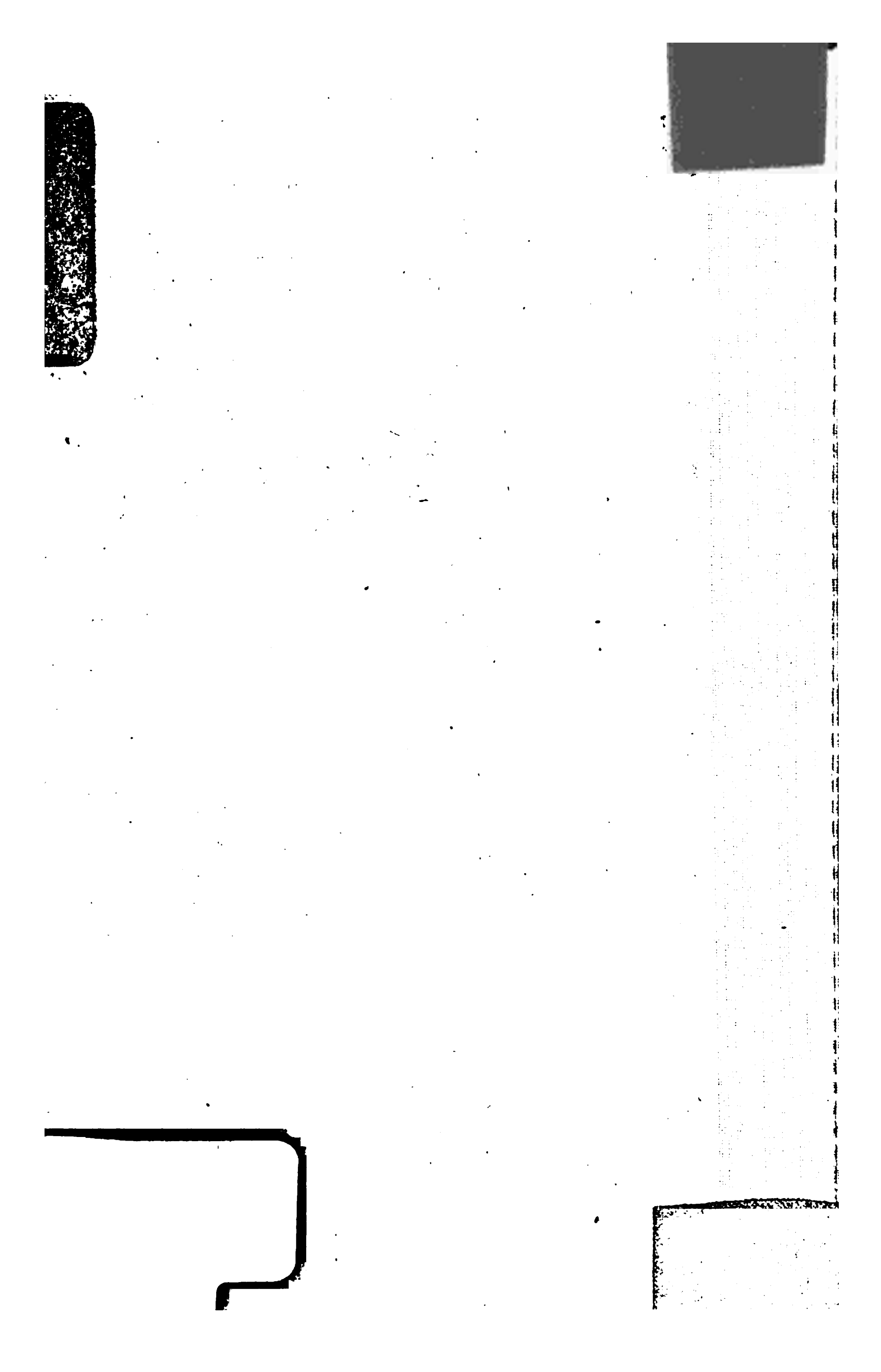


Die

deutschen Ströme

in ihren

Verkehrs- und Handels-Verhältnissen

mit statistischen Uebersichten.

Von

Heinrich Meidinger.

In vier Abtheilungen:

. Die Donau. — 2. Der Rhein. — 3. Die Elbe. — 4. Die Weser, Ems und Oder.

Dritte Abtheilung.

Die Elbe

und ihre schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle.

Leipzig.
Verlag von Friedrich Fleischer.
1854.

Druck von Aug. Osterrieth
in Frankfurt a. M.

Vorwort.

In dieser dritten Abtheilung habe ich mich bestrebt, die Wichtigkeit und commercielle Bedeutung der ersten See- und Handelsstadt Deutschlands besonders darzuthun.

Reiche Hülfsquellen boten mir in dieser Hinsicht Soetbeer's gründliche Schriften über Hamburgs Handel und den Verkehr auf der Elbe, so wie die neuesten „tabellarischen Uebersichten des handelsstatistischen Bureaus in Hamburg". Letztere erscheinen seit 1846 in regelmäßigen Jahresheften. Die Uebersichten des Jahrs 1852 wurden erst im October 1853 ausgegeben, konnten aber noch für das vorliegende Werk von mir benutzt werden.

Was Schifffahrt und Handelsumfang betrifft, so vermag sich gegenwärtig keine andere Seestadt des europäischen Continents, Hamburg an die Seite zu stellen und noch immer nimmt die Einfuhr überseeischer

Produkte und die Ausfuhr deutscher Fabrikate nach transatlantischen Ländern daselbst zu, unterstützt von häufigen Schifffahrtsgelegenheiten, billigen Frachten und raschen Eisenbahnverbindungen mit dem großen wohlhabenden Hinterlande.

In seinem Gesammt=Handelsverkehr übertrifft Hamburg nicht blos die Ein= und Ausfuhr von ganz Holland, sondern auch die von ganz Belgien und von ganz Spañien, wie ich unter der Rubrik „Hamburgs Handelsbewegung" nach amtlichen Angaben näher nachgewiesen habe.

Möge die alte, an Gesinnung und That hoch=stehende Hansestadt recht bald dem großen deutschen Zollverbande sich anschließen, und die Ueberzeugung erlangen, daß dadurch ihre Schifffahrt und ihr freier Handel keineswegs beeinträchtigt und vermindert, vielmehr an Macht, Ansehen und Ausdehnung nur gewinnen und zunehmen werden, und daß sie stets in ihrem Hauptverkehr auf Deutschland hingewiesen, ihr Geschick mit dem des gesammten Vaterlandes aufs Innigste verknüpft ist.

Frankfurt a. M. im Januar 1854.

Heinrich Meidinger.

Inhalt.

Handelspolitische Bedeutung der in die Nordsee mündenden deutschen Ströme.

Deutschland ist mit seinem Hauptflußgebiete an die Nordsee gewiesen.

Nächst dem Rheine steht in erster Linie die Elbe, die nicht bloß für das nördliche Deutschland, sondern auch für die meisten Staaten Mittel- und Süddeutschlands (einschließlich Böhmen, denn auch dieses Land gehört, seinem Flußgebiete nach, der Nordsee an), in so fern den Vorzug hat, als sich an ihrer Mündung ein rein deutscher Hafen und die erste See- und Handelsstadt des europäischen Continents erhebt, durch welche (und durch Bremen) Deutschland in unmittelbare Verbindung mit den reichsten und civilisirtesten Ländern der Erde tritt, und an dem großen Weltverkehr des atlantischen Ozeans thätigen Antheil nimmt; während die östlich strömende Donau in ein im Ganzen wenig belebtes, vom atlantischen Ozean entfernt liegendes, Binnenmeer mündet, wozu Rußland stets den Schlüssel

in Händen hat, und das zur Zeit von nur geringer Bedeutung für deutsche Industrie und Handel ist *).

Die südlichen und südwestlich liegenden deutschen Staaten sind, mit Einschluß der Schweiz, mehr auf die Wasserstraße des Rheins angewiesen (Würtemberg durch den Neckar, Bayern durch den Main), und dennoch sendet die Schweiz, senden Würtemberg und Bayern, und selbst die preußischen Rheinprovinzen vieles für überseeische Länder bestimmt, über Hamburg und Bremen, weil sie hier weit mehr Gelegenheit zur Verschiffung finden als in Rotterdam und Antwerpen, und durch Dampfschiffe und Eisenbahnen in rasche und wohlfeile Verbindung mit diesen deutschen Häfen treten. Schweizer Kaufleute und Fabrikanten reisen jetzt in 2 Tagen bequem nach Hamburg und Bremen, und umgekehrt Hamburger und Bremer Kaufleute in die Schweiz in derselben Zeit, und dieser Verkehr wird jedes Jahr zunehmen, wenngleich noch für die Schweiz Havre der nächste und wichtigste Hafen bleiben dürfte.

Ist einmal die so lang ersehnte deutsche Zolleinigung mit Zuziehung der Hansestädte und Mecklenburg erfolgt, so steht den Häfen der deutschen Nordsee unstreitig noch eine schöne Zukunft bevor.

---

*) Von einer erheblichen Ausdehnung des deutschen Handels im Orient und starkem Absatze deutscher Fabrikate dahin, kann vorerst keine Rede sein; denn Rußland und England haben den Markt in Persien, und England fast ausschließlich den Markt in Ostindien und zu einem großen Theil auch den von Kleinasien und der Türkei in Händen. Und wie unsicher sind dort überhaupt die Verhältnisse!

In der Küstenfahrt mögen zwar Hamburg und Bremen durch die Eisenbahnen einigen Abbruch erleiden; dieser Verlust wird ihnen aber reichlich ersetzt werden durch die stärkere Zunahme ihrer überseeischen Ein- und Ausfuhr, und durch den lebhafteren Verkehr mit einem wohlhabenden und ausgedehnten Hinterlande. Hamburg sendet bereits auf der Eisenbahn Baumwolle, rohen Zucker und andere Colonialwaaren nach Wien in 6 bis 8 Tagen. Eben so sendet Bremen Baumwolle und rohen Tabak nach Böhmen und Mähren rc. (S. Weser.) Diese beiden Häfen stehen hierin gegen Triest im Vortheil, und werden es auch bleiben, selbst nach Vollendung der Triest-Wiener Bahn, namentlich in Bezug auf Güter die aus England kommen, denn die Wiener Bestellungen über Triest brauchen auf dem langen Seewege durch die Meerenge von Gibraltar oft mehr als zwei Monate zur Ausführung, während dazu über Hamburg und Bremen kaum die Hälfte der Zeit erforderlich, und die Fracht fast eben so billig ist *).

Nach Triester Angaben gingen nach Wien vom 1. September 1851 bis 1. Oktober 1852:

	über Triest.	über Hamburg u. Holland.
Kaffee . .	1,973958 Pfd.	2,455467 Pfd.
Thee . .	580 „	30162 „
Indigo .	54330 „	646153 „
Baumwolle	1,419163 „	2,740923 „

*) Die Fracht von Hamburg nach Wien pr. Eisenbahn ist fl. 3. 38 kr. österr. Bankvaluta vom Ctr. Baumwolle und vom Rohzucker fl. 3. 34 kr.; sie wird ohne Zweifel noch billiger werden.

Flußlänge der Elbe.

Die Schifffahrtslänge der Elbe beträgt, im Strome gemessen (nach Angabe des Wasserbau-Direktors Hübbe in Hamburg, der die Strecke selbst bereiste) *):

von Melnick	„	Hamburg . .	99	dtsche Meil.
(„ Magdeburg	„	Hamburg 48 M.)		
„ Hamburg	„	Cuxhafen . .	16½	„ „
		zusammen	115½	dtsche Meil.

Die ganze Flußlänge von der Quelle (westl. Abdachung des Riesengebirgs) bis zur Nordsee wird zu 155 Meilen gerechnet. Fast die Hälfte davon gehört zu Preußen.

Die Entfernung zu Land beträgt:

von Hamburg	nach	Lüneburg (über Pattensee)	5¾	Meilen.
„	„	„	Celle	11¾	„
„	„	„	Braunschweig (über Celle)	19½	„
„	„	„	Hannover (über Celle) .	17¼	„
„	„	„	Magdeburg (üb. Salzwedel)	26	„
„	„	„	Leipzig (über Burg) . .	51½	„

*) S. dessen „Eingabe an die deutsche Nationalversammlung über die deutschen Reichs-Ströme. Als Manuscript gedruckt, im Auftrage des Ausschusses für Volkswirthschaft. 20. Juni 1848.“

Uferstaaten.

In das eigentliche Flußgebiet der Elbe theilen sich folgende Staaten:

	Uferlänge.	
Königreich Böhmen (Oesterreich) . .	54583	Ruthen.
„ Sachsen	63001	„
„ Preußen	175314	„
Herzogthum Anhalt-Bernburg . . .	7351	„
„ „ Dessau	16950	„
„ „ Cöthen	5133	„
Königreich Hannover	47180	„
Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin	6203	„
Herzogthum Lauenburg (Dänemark) .	5936	„
Freie Stadt Lübeck . } Freie Stadt Hamburg }	6273	„
zusammen	387924	Ruthen.

(S. „Allgemeine geographische und hydrotechnische Beschreibung der Elbe, von Hugo von Bose. Annaberg 1852.“)

In Preußen und dem Rheinland rechnet man die Ruthe zu 12 F. (großes Maas). In Hannover, Sachsen, Hamburg und Lübeck zu 16 Fuß.

Gefäll.

Die Elbe hat (nach Berghaus) im Ganzen einen Fall von 4324 F. Preuß. Bis Magdeburg ist sie durchaus ein Gebirgsstrom, denn bis dahin entladen sich in ihr nur Gebirgsflüsse, die theils sehr reißend sind. Magdeburg bezeichnet so ziemlich die Mitte des Stromlaufs.

Die Nebenflüsse der Elbe: Iser, Moldau, Eger, Mulde und Saale, führen den Wasserschatz von ganz Böhmen, Sachsen und Thüringen, d. h. eines Ländergebiets von nahe an 1800 deutsche Quadrat-Meilen ab. Es fehlt bei Magdeburg nur noch die Havel, die zwar an sich kein Gebirgsfluß ist, aber mit ihrem Nebenflusse (der Spree) eine nicht unbedeutende, obwohl weniger oscillirende Wasserfülle in dieselbe ergießt. (S. weiter unten „Nebenflüsse der Elbe".)

An der Unterelbe ist der Fall nur gering, nämlich von Hamburg bis Cuxhafen (16½ deutsche Meilen) bloß 2′ 8″.

Tiefe und Fluthhöhe.

Die Meeresfluth dringt noch 4 bis 5 Meilen oberhalb Hamburg die Elbe hinauf (etwas über Hoopte hinaus) bis Geesthacht, 22 deutsche Meilen von Curhafen *). Bei Hamburg steigt die gewöhnliche Fluth 6 bis 7 Fuß hoch, und dauert 4 Stunden; die Ebbe 8 Stunden. Die größte Schnelligkeit der Fluth beträgt bei Curhafen $4^1/_2$ Fuß, bei Hamburg 2 Fuß in der Sekunde. (Die gewöhnliche Fluth trifft 5 Stunden später zu Hamburg ein als zu Curhafen).

In Hamburg sind alle Häfen und Stadtkanäle (Fleeten) der Fluth zugänglich. Der Niederhafen (für große Seeschiffe) hat zur Ebbezeit 6 bis 15 Fuß; zur Fluthzeit 13 bis 22 Fuß Wasser.

---

*) In die Themse steigt die Meeresfluth bloß 16 deutsche Meilen hinauf, nämlich von Margate bis Sheerneß 25 engl. Meilen.
„ Sheerneß „ Gravesend 19 „ „
„ Gravesend „ London 25 „ „
„ London „ Richmond 8 „ „
Seeschiffe können bloß bis nach London ($14^1/_2$ deutsche M.) fahren; auf der Elbe bis nach Hamburg ($16^1/_2$ deutsche M.).

Seeschiffe von 12 bis 14 Fuß Tiefgang warten gewöhnlich die Fluth ab, um nach Hamburg heraufzukommen.

Größere Seeschiffe von 20 bis 24 Fuß Tiefgang müssen bei Krautsand lichten. Die Hamburger Leichtschiffe oder Schuten (70—80 an der Zahl) halten sich gewöhnlich in der Nähe von Krautsand oder vor Brunshausen auf.

In der Süderelbe (bei Harburg) war seither zur Zeit der Ebbe bloß $4^1/_2$ bis 5 Fuß Wasser; jetzt ist diese Tiefe durch Baggerarbeiten bereits um $1^1/_2$ Fuß verbessert, und wird es ohne Zweifel in kurzem noch mehr.

In der Oberelbe ist vom Januar bis Mai meist voller Wasserstand. Der niedrigste ist gewöhnlich im Juli bis Oktober. (S. weiter unten „Strombauten".)

Strombreite.

Von Melnick bis Dresden wechselt die Breite der Elbe zwischen 150 und 300 Fuß. Bei Dresden (an der Brücke) ist sie 756 Fuß; bei Torgau 972 Fuß; bei Magdeburg (an der Strombrücke, zuzüglich der langen Brücke, Fluthbrücke und Zollbrücke) *) an 2000 Fuß; unweit der Mündung der Havel 800 Fuß; bei Wittenberge (einschließlich der Fluthbrücke am linken Ufer) 1548 Fuß; an der Grenze von Lauenburg (mit den Inseln) 1600 Fuß; bei Hamburg (über die Insel Wilhelmsburg) 14394 Fuß (23642 Fuß rheinisch = 1 deutsche Meile).

---

*) Oberhalb Magdeburg theilt sich die Elbe in 3 Arme (Stromelbe, Zollelbe und alte Elbe. Nur die Stromelbe ist für Schiffe durchweg fahrbar, die alte Elbe bloß theilweise bei hohem Wasser, da sie durch ein Steindamm gesperrt ist, um das Wasser mehr in die Stromelbe zu weisen. Ein Schleusenkanal bildet die Zollelbe, die um die Citadelle herumfließt, — die Citadelle liegt auf dem Commandanten-Werder (Sandwerder) — und sich unterhalb wieder mit dem Hauptstrom vereinigt. Die Breite der Stromelbe, oberhalb Magdeburg, beträgt 43, unterhalb 46 Ruthen, und beide Zusammenflüsse der Stromelbe mit der Zollelbe 62 Ruthen zu 12 Fuß.

Zur Ueberfahrt von Hamburg nach Harburg braucht man mit dem Dampfschiffe über 1 Stunde, und mit den Ewern fast 3 Stunden (wegen der vielen Krümmungen des Fahrwassers um die Inseln).

Zwei Meilen oberhalb Hamburg theilt sich die Elbe in 2 Armen (beim Buntenhause), unter dem Namen: Süderelbe und Norderelbe. Erstere fließt an Harburg vorbei (am Neuländer Werder ist sie 1416 Fuß breit), letztere an Hamburg vorüber. Der untere Theil der Süderelbe führt den Namen „Köhlbrand", der sich wieder mit der Norderelbe (dicht vor Altona) vereinigt, nachdem er zuvor 3 kleinere Kanäle (alte Süderelbe, große Köhlfleth und Mühlenfleth) abgegeben, die sich unterhalb Altona in die Elbe ergießen. Die Süderelbe gibt auch bei Harburg einen schiffbaren Arm (den Reiherstieg) ab, der bisher besonders von den zwischen Hamburg und Harburg fahrenden kleineren Schiffen benutzt wurde. Von da nimmt die Elbe immer mehr den Charakter eines Meerbusens an, zumal bei voller Fluth. Bei Blankenese erblickt man fast das jenseitige niedrige Ufer nicht mehr, und bei Curhafen sieht man das Holsteinische Ufer nur noch mit gewaffnetem Auge.

Die angebauten Inseln (Werder) bei Hamburg gehören theils zu dieser Stadt (Hamburg), theils zu Hannover.

Der Billwerder und der Ochsenwerder (mit 6000 Einwohnern in 5 Dörfern) bestehen aus trefflichem Marschland, mit gartenmäßigen Anlagen. Diese beiden Inseln grenzen dicht an die Vierlande, und sind mehr als Uferland zu betrachten.

Der Billwerder hat viele Windmühlen, die überhaupt an der deutschen Nordküste zahlreich sind.

Die Insel Wilhelmsburg (mit 3000 Einwohnern) und der Finkenwerder gehören beide in der nördlichen Hälfte zu Hamburg, in der südlichen zu Hannover.

Die unbedeichten, d. h. uneingedämmten, Inseln bei Hamburg sind ohne Anbau, da sie von der Fluth überströmt werden.

Versandungen.

In der Unterelbe befinden sich 3 große die Schifffahrt hemmende Sandbänke.

1) der Blankeneser Sand, 2 Meilen unterhalb Hamburg.

2) der Schulauer Sand, 1 Meile unterhalb Blankenese, bei Wedel.

3) der Glückstadter Sand (die Bank von Glückstadt).

Die übrigen Sandinseln der Unterelbe sind von geringerer Bedeutung.

Bei der Blankeneser Bank ist ein Dampfbagger in beständiger Thätigkeit; eben so bei Hamburg und bei Harburg, wo das Fahrwasser noch mancher Verbesserung bedarf. Der Dampfbagger bei Hamburg von 10 Pferdekraft, schafft aus einer Tiefe von 4 bis 9 Fuß täglich (in 12 bis 14 Arbeitsstunden) an 12600 Cubikfuß Sand herauf. Die Mannschaft des Baggers besteht aus 7 Köpfen. Der Kohlenverbrauch ist 55 Pfd. auf 1000 Cubikfuß. Der kleine Dampfbagger wurde im Jahre 1834 angeschafft, der große im Jahre 1838 (beide aus England).

Außerdem besteht noch in Hamburg eine Handbaggerei, in der man es zu einer gewissen Fertigkeit gebracht hat.

Die Hamburger Baggerarbeiten sollen jedoch im Ganzen seither nicht wirksam und kräftig genug betrieben worden sein, und in keinem Verhältniß stehen zu den darauf verwendeten großen Opfern an Geld und Zeit, wie in einer öffentlichen Erklärung vieler geachteter Rheder und Schiffsmäkler Hamburgs im Juli 1852 hervorgehoben wurde. Auch im Mai 1853 wurde wieder von den angesehensten Hamburger Kaufleuten eine Liste in Umlauf gesetzt, um die Behörde zu einer größeren Vertiefung der Norderelbe zu veranlassen, da man beabsichtigt große Seedampfer für Auswanderer zu bauen, die sonst nicht mit voller Ladung von Hamburg abgehen können.

Vor Anwendung der Dampfbaggerei ereignete es sich (nach Soetbeer) öfter, daß zu Thal fahrende Flußschiffe, wegen Versandung der Hamburger Norderelbe, den Weg durch die an Harburg vorbeifließende Süderelbe wählten und dann auf einem Umweg (durch den Köhlbrand) nach Hamburg gelangten.

Die zu Hamburg ausgebaggerte Erde wird zur Erhöhung des kleinen Grasbrooks benutzt, wie es früher bei dem großen Grasbrook der Fall war.

Strombauten.

An der Oberelbe (Königreich Sachsen) sind die Elb-Niederungen meist durch Faschinen eingedeicht; nach Böhmen zu, durch Steindämme. Auch Preußen hat auf der Strecke von Magdeburg bis Havelberg und weiter hinab, viele Steindämme (Buhnen) erbaut, um das Fahrwasser mehr in die Mitte des Stroms zu leiten, und dadurch bereits 3½ Fuß niedrigste Wassertiefe erlangt, was besonders für die Dampfschifffahrtsverbindung mit Magdeburg von Vortheil ist. Auch bei Hamburg sind 22 Buhnen in der Norderelbe, und 36 Buhnen in der Süderelbe.

1½ Meile oberhalb Hamburg befinden sich die Polderdeiche der zu Hamburg und Lübeck gehörigen Vierlande, deren fruchtbarer Boden aus fetter Schlammerde besteht, wo der Obst-, Gemüse- und Gartenbau (und besonders der Erdbeerbau) in hohem Flor steht, auch Geflügel und Viehzucht stark getrieben wird. Die Erzeugnisse der Vierlande gehen täglich in Menge (durch Ewer) die Elbe hinab auf den Hamburger Markt. Hamburg und Lübeck eroberten im Jahre 1421 gemeinschaftlich die Vierlande.

Der Hauptort derselben ist das Städtchen Bergedorf (2700 Einwohner), an der Mündung der Bille in die Elbe.

Außerdem zählt man hier noch 4 wohlhabende Dörfer:

1) Landschaft Kirchwärder, mit 6 Bauernschaften, worunter die Bauernschaft Zollenspieker.
2) " Neuengamme.
3) " Altengamme mit 3 Bauernschaften.
4) " Curslack mit 3 Bauernschaften, und Dorf Geesthacht an der Elbe.

Das ganze Amt Bergedorf zählt etwas über 9000 Einwohner und ist circa 1½ Q.-Meile groß.

Auch mehrere Inseln (Werder) oberhalb und bei Hamburg sind gut angebaut und durch Dämme (Deiche) geschützt.

Im Mecklenburgischen, Lauenburgischen und Hannoverschen sind die Uferbauten der Oberelbe im Ganzen weniger gefördert als im Preußischen.

Von Blekede abwärts fangen die Elbdeiche (Dämme) an, die sich an beiden Ufern bis zur Elbmündung erstrecken, und deren Unterhaltung jährlich bedeutende Kosten verursachen. Auch die berühmten Seedämme bei Curhafen kosten Hamburg jährlich eine beträchtliche Summe.

Die Elbdeiche zwischen Magdeburg und Hamburg liegen im Durchschnitt 19 bis 20 Fuß über dem Nullpunkt des neuen Magdeburger Pegels.

Leuchtthürme und Seezeichen.

Vom Hamburger Hafen bis in's Meer ist das Fahrwasser durch Seetonnen und Bojen (engl. buoys) bezeichnet. Die letzte rothe Seetonne liegt noch 2 Meilen von Curhafen weit in See.

Von der Elbmündung bis Curhafen rechnet man 17 große Seetonnen; von Curhafen bis zur Bösch (unterhalb Glückstadt) ebenfalls 17 große Seetonnen und von der Bösch bis Hamburg 41 Elbtonnen und 10 kleinere Bojen. Außerdem liegen noch oberhalb Hamburg bis zum Buntenhaus 12 Bojen.

An Leuchthürmen und Leuchtschiffen unterhält Hamburg im Amte Ritzebüttel:

2 Leuchtthürme auf der Insel Neuwerk, (worunter der große Thurm 120 Fuß hoch ist, mit drehendem Licht) und 2 Barken.

Ferner 1 Leuchtthurm zu Curhafen, 86 Fuß hoch.

Auf Helgoland wurde ebenfalls der erste Leuchtthurm von Hamburg erbaut, der nachmals von den Engländern vergrößert worden ist.

Vor der Elbmündung unterhält Hamburg

1 Leuchtschiff (Feuerschiff) mit 2 Reflektoren und 11 Mann Besatzung;

und in der Mündung der Elbe auf der Rhede von Curhafen

1 Leuchtschiff, mit 19 Reflektoren (in 2 Reihen) und 11 Mann Besatzung.

Ferner in der Elbe, unterhalb Blankenese, an der Schulauer Sandbank:

2 Schiffe mit rothem Lichte.

Alle diese Anstalten zur Sicherheit der Schifffahrt und Bezeichnung des Fahrwassers, werden **allein** von Hamburg unterhalten, obgleich Hannover und Holstein als Uferstaaten eben so gut dazu beizutragen hätten.

Lootsen.

Vor der Mündung der Elbe, bei der rothen Tonne, liegt die bewaffnete Hamburger Lootsengaliote, die stets einige Lootsen (Hamburgische Admiralitätslootsen) für die einsegelnden Schiffe an Bord hat (außer dem Capitain und 3 Matrosen); alle 14 Tage wird die Station von Curhafen aus mit einer andern gewechselt.

Diese Hamburger Lootsen bringen die Schiffe bis zur Bösch (in der Nähe von Glückstadt), wo sie den Lootsen der Holstein-Hannoverschen Gesellschaft bis Hamburg übergeben werden.

Die Lootsen-Station der Bösch besteht aus:

2 Lootsen-Galioten,

1 Loots-Ewer, und 1 Jolle zur Inspektion.

Die Corporation der Bösch-Lootsen besteht aus 50 Holsteinischen, 24 Hannoverschen und 6 Hamburger Lootsen (80 zusammen).

Außerdem besteht noch

a) die Develgönner-Neumühlener Lootsen-Brüderschaft, aus denen 40 zu den obigen Holsteinischen Lootsen gewählt werden.

b) die Blankeneser Lootsen-Brüderschaft, die 10 Bösch-lootsen stellt.

Ferner gibt es noch:

c) die Glückstadt-Lootsen-Brüderschaft, zum Auflootsen der nach Glückstadt bestimmten Schiffe. Die Hauptbeschäftigung derselben besteht indeß (eben so wie der nicht zu den Böschlootsen gehörenden Develgönner und Blankeneser Lootsen) in dem Hinablootsen der Schiffe von Hamburg und Altona, worüber *kein* Privilegium auf der Niederelbe besteht.

Im Mai 1853 machten 150 Capitäne und Schiffsführer eine Eingabe bei dem Hamburger Commerzium, worin sie sich beschwerten, daß die Lootsen öfter weder vor noch in der Mündung der Elbe zu finden seien, und trugen deßhalb auf freie Lootsen-Concurrenz an.

Elbhäfen und Ausladungsplätze.

Dem Laufe des Stromes nach, ist der erste Hafen in Böhmen:

Am rechten Ufer: Melnik, der Mündung der Moldau gegenüber, 6 Meilen von Prag. Hierauf folgen:

Am rechten Ufer: Leitmeritz, der Mündung der Eger gegenüber.

Am linken Ufer: Aussig. Dieses Städtchen ist der Zielpunkt der Elbschifffahrt für den Prager Güterverkehr, wo die Güter auf die Eisenbahn übergehen. Hier soll auch jetzt eine österreichische Eingangszollstätte errichtet werden, damit die sächsischen Dampfschlepper und Kähne bis dahin fahren können.

Am rechten Ufer: Tetschen.

" Schandau, sächsischer Grenzort.

Am linken Ufer: Königstein.

" Pirna.

Am rechten Ufer: Pillnitz (Königl. Sächs. Lustschloß).

" Dresden, mit Vorstadt am linken Ufer.

Die ehemaligen Festungsgräben zu Dresden und Pirna dienen zu Winterhäfen.

Am linken Ufer: Meißen.

Am linken Ufer: Riesa. Der Hafen von Riesa ist wichtig für Holz, Steinkohlen, behauene Steine und Colonialwaaren, und wird sich ohne Zweifel noch mehr heben. Hier münden 3 große Eisenbahnen ein: Leipzig-Dresden, Breslau und Prag, mit einer nördlichen Bahn nach Berlin, und einer südlichen nach Chemnitz (dem sächsischen Manchester). Von Chemnitz ist eine Verbindungsbahn mit Zwickau im Bau, die sehr einträglich zu werden verspricht, besonders für die Zwickauer Steinkohlen- und Eisenwerke. Die Zwickauer Gruben liefern schon viele Kohlen und Coaks auf die direkte Eisenbahn nach Leipzig, und südlich nach Nürnberg.

Auch von Dresden nach Tharand und Freiberg ist eine Eisenbahn im Plan, durch den Plauenschen Grund, wodurch die Steinkohlen der dortigen Gegend um ein bedeutendes billiger in die Elbe gehen. Auf der Achse werden jährlich zwischen diesen Städten über 4,000000 Ctr. Steinkohlen befördert.

Am linken Ufer: Strehla.

Am rechten Ufer: Mühlberg.

Am linken Ufer: Belgern.

" Torgau (Preuß. Festung und Grenzort).

Am rechten Ufer: Wittenberg, unweit der Mündung der schwarzen Elster.

Am rechten Ufer: Koswig, Wörlitz gegenüber.

Am linken Ufer: Dessau, an der Mündung der Mulda. Gegenüber liegt Roßlau. Eisenbahnbrücke über die Elbe (auf dem Wege von Berlin nach Halle).

Am linken Ufer: Barby, an der Mündung der Saale.

" " " Schönebeck. 2 Meilen oberhalb Magdeburg, mit Königl. Saline, (der größten im Preußischen Staate), und einer bedeutenden chemischen Fabrik.

Am linken Ufer: Magdeburg *) (Festung). Alle Schiffe müssen hier durch die Zollelbe fahren (s. S. 9).

---

*) Magdeburg, mit einer Bevölkerung von 56000 Einwohnern, einschließlich 5000 Mann Garnison und etwa 800 Juden, ist der bei weitem wichtigste Handelsplatz der Mittel- und Oberelbe, und Sitz der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft, die den Verkehr zwischen Hamburg und Magdeburg, und zwischen Magdeburg und Dresden unterhält (s. weiter unten Dampfschifffahrt).

An Segelfahrzeugen besitzt Magdeburg gegenwärtig an 220 Schiffen, welche größentheils wenigen Schiffern angehören, und außer der Elbe auch noch die Havel, Spree, Oder und Netze befahren.

Die Haupthandelszweige Magdeburgs bestehen in Rübenzucker (von denen es in der Umgegend an 50 Fabriken besitzt), Cichorien (die hier ebenfalls stark angebaut werden), Getreide, Bauholz (aus Böhmen und Sachsen, und Eichenholz aus Posen). Im Jahre 1852 war der hiesige Getreidehandel sehr bedeutend. Von den 150000 Ctr. gedörrten Cichorien geht vieles nach den Küsten der Nord- und Ostsee, und jetzt auch nach Oesterreich. Auch der Weinhandel wird hier stark betrieben, besonders in französischen Weinen. Die Weineinfuhr in Magdeburg betrug im Jahre 1851: 22188 Ctr., im Jahre 1852: 18876 Ctr. dem Gewichte nach. Die dicht bei Magdeburg liegenden Fabrikorte Neustadt und Bukau besitzen 2 große Baumwollspinnereien (wovon die eine im Jahre 1852 1520 Ballen Baumwolle direkt aus Amerika bezog), mehrere Rübenzuckerfabriken, Bleiweis-, Papier-, Stärke-, Porzellan- und chemische

Am linken Ufer: Tangermünde, 7 Meilen unterhalb Magdeburg.

Am rechten Ufer: Havelberg, nahe an der Mündung der Havel.

Am linken Ufer: Werben, der Havelmündung gegenüber.

Am rechten Ufer: Wittenberge, preußischer Grenzort, bei welchem alle Elbfahrzeuge anlegen müssen.

Am rechten Ufer: Dömitz, Festung und Zollstätte für Mecklenburg-Schwerin, unweit der Mündung des Schweriner Kanals (Elde).

Am rechten Ufer: Boitzenburg, ebenfalls Mecklenburgisch; nahrhaftes Städtchen, mit eigenen Schiffen.

Am linken Ufer: Hitzacker, an der Mündung der Jtzel.

Am rechten Ufer: Lauenburg, an der Mündung der kanalisirten Stecknitz, die mit Lübeck in Verbindung steht.

Am linken Ufer: Hoopte. Die Ueberfahrt zwischen Hamburg und Lüneburg ist bei Hoopte und dem Zollspieker. Früher hatte Lüneburg einen bedeutenden Verkehr mit Hamburg, der aber durch die Eisenbahn sehr abgenommen hat. Man zählte sonst täglich 30 bis 40 Frachtwagen, die von Lüneburg in das Innere von Deutschland gingen; jetzt nur wenige mehr. (S. auch „Nebenflüsse der Elbe“.)

Fabriken (die chemische Fabrik zu Bukau führt jährlich über 200000 Ctr. an und ab), Bierbrauereien und Spiritusbrennereien, Dampfschneidemühlen u. s. w. Zu Bukau ist die große Maschinenfabrik der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrtgesellschaft.

Am linken Ufer: Harburg. Lebhafte Ueberfahrt nach und von Hamburg mit Dampfschiffen und Ewern. (S. „Dampfschifffahrt und Elbbrücken".)

Am rechten Ufer: Hamburg und Altona (s. weiter unten).

" Blankenese. Bedeutender Schiffs- und Fischerort, der auch Schiffbau treibt.

Am linken Ufer: Cranz, an der Mündung der Este.

Am linken Ufer: Brunshausen, Zollstätte für Hannover (Staderzoll).

Am linken Ufer: Neuhaus, an der Mündung der Oste.

" Otterndorff, an der Mündung der Medem.

Am rechten Ufer: Glückstadt, für Seeschiffe von 12 bis 15 Fuß Tiefgang zugänglich.

Am linken Ufer: Curhafen, vor der Elbmündung, dient besonders als Noth- und Winterhafen bei stürmischem Wetter und bei Eisgang. Beabsichtigter Seekanal von Curhafen nach Harburg. (S. Harburg.)

Hafen von Hamburg.

Hamburg besitzt 3 besondere Hafenabtheilungen:

1) den Niederhafen oder Außenhafen, am untern Ende der Stadt, der mittelst eingerammter Pfahlwerke und floßartiger Holzverbindungen (Schlengels) zur Abhaltung des Wellenschlags von der Elbe getrennt, und dessen Eingang durch einen Balken (Baum) bezeichnet ist *).

Dieser Hafen hat Raum für 130 große Seeschiffe (ohne die kleineren) ist aber noch sehr unvollkommener Natur, und wird oft von den Engländern und Amerikanern mit Verwunderung betrachtet. Eine unmittelbare Communication zwischen den Schiffen und den Speichern findet nicht statt, sondern der Transport der Waaren wird mittelst kleiner Fahrzeuge beschafft, welche die Stadtkanäle befahren können. In der letzten Zeit sind bei dem Niederhafen die alten Festungswerke niedergerissen und durch eine schöne breite Uferstraße ersetzt worden.

*) Auch der Hafen von Altona ist noch auf diese alte Weise eingefaßt.

Man theilt den Außenhafen in verschiedene Bezirke:

a) in den neuen und alten Huller-Hafen.

b) in den Jonas-Hafen.

c) in den Brandenburger Hafen.

d) in das neue Bassin bei dem Sandthore.

An diesen Hafen grenzt im untern Theile, dicht bei Altona, die Vorstadt St. Pauli, mit Schiffswerften, Schlachthaus, Elbwasserwerk ꝛc. Im Außenhafen überwinterten

im Jahre	1847/8 . .	184	Seeschiffe.
"	1848/9 . .	190	"
"	1849/50 . .	233	"
"	1850/1 . .	213	"
"	1851/2 . .	253	"
"	1852/3 . .	213	"

Unter letzteren waren 57 Hamburger.

Hier (am Außenhafen) ist auch der Haupt-Elb-Pegel und die Landungsbrücke für die Seedampfer.

2) Der Binnenhafen und das Freigatt, die durch den Niederhafen ihren Eingang haben. An diesem Eingang befindet sich das alte Baumhaus, mit Wirthschaft für Schiffscapitäne, Mäkler und Kaufleute. Der Binnenhafen steht mit den vielen (zur Ebbezeit sehr verschlammten) Stadtkanälen oder Fleeten in Verbindung, worüber an 80 Brücken führen. (Die engen Zwischengäßchen heißen Twieten). Man trifft in dem Binnenhafen viele kleine Seeschiffe und Küstenfahrer, deren er an 250 faßt, und oberländische Flußschiffe und Güterfähren (Ewer).

3) Der Oberhafen (am obern Ende der Stadt) ist für die großen Elbkähne (Flußschiffe) und Elbewer bestimmt, wovon etwa 250 hier Unterkunft finden, die im Winter gegen Eisgang vollkommen geschützt sind. In der Nähe dieses Hafens ist auch der Holzhafen, für Bau- und Zimmerholz.

Für die Fluß-Dampfer ist seit einigen Jahren zwischen dem Ober- und Niederhafen, am großen Grasbrook, ein neuer Hafen angelegt, mit Landungsbrücken. (Die Seedampfer landen am Niederhafen. S. vorher.) Der Nieder- und Oberhafen stehen in direkter Wasserverbindung, die jetzt durch die vorgenommenen Arbeiten auf dem Grasbrook noch verbessert wird. Zum Ausbessern der Schiffe besteht ein trockner Dock (Dry Dock); ein zweiter Dry Dock ist im Bau.

Noch fehlt aber in Hamburg ein eigentliches geräumiges Wasser- oder Schiffsbecken (Wet-Dock) mit gemauerten Ufern und Waarenhäusern, zum raschen und bequemen Ein- und Ausladen der Güter und zur nöthigen Sicherheit der Schiffe, wie es in England jede nur einigermaßen bedeutende Hafenstadt besitzt. Liverpool hat 12 zusammenhängende Docks (in einer fortlaufenden Länge von einer deutschen Meile). Hull hat neben seinem alten Hafen 2 schöne große Docks, und der neue Hafen Great Grimsby an der Mündung des Humber, hat einen ausgezeichneten schönen Dock, der zum Muster für alle neu zu erbauende dienen kann, worüber ein ausführlicher Plan mit Beschreibung bei Bradshaw und Blacklock in Manchester erschienen ist,

unter dem Titel: Description of the New-Dock at Great Grimsby, with Map and Plan, 1852.

Und Hamburg sollte gegen Hull und Grimsby zurück bleiben?! *) Bremen ist in dieser Hinsicht Hamburg voraus. (S. Bremerhafen und Weser.)

---

*) Nach den neuesten Nachrichten sind nun in Hamburg auf dem Grasbrook erweiterte Hafenanlagen im Bau; aber noch immer kein Dock!

Elbbrücken.

Der Uebergang über die Elbe wird mittelst folgender Brücken bewerkstelligt:

Zu Leitmeritz, Steinbrücke.
„ Tetschen, neue Kettenbrücke (auf Actien erbaut) zur Verbindung mit dem Bahnhofe.
„ Pillnitz, fliegende Brücke.
„ Dresden, Steinbrücke und Eisenbahnbrücke.
„ Meißen, Steinbrücke.
„ Riesa, Eisenbahnbrücke (ganz aus Eisen).
„ Torgau, Steinbrücke.
„ Dessau, Steinbrücke.
„ Wittenberg, Steinbrücke.
„ Roßlau, Eisenbahnbrücke.
„ Magdeburg, Eisenbahnbrücke über die alte Elbe und Stromelbe, und 3 alte hölzerne Brücken: Strombrücke (über die Stromelbe), Zollbrücke (über die Zollelbe) und lange Brücke (über die alte Elbe). Am rechten Elbufer ein Brückenkopf, in dem Stadttheile „Friedrichstadt". Die Strombrücke wird durch viele Schiffmühlen verengt.

Zu Wittenberge, Steinbrücke und Eisenbahnbrücke. Letztere ist zugleich für Fuhrwerke eingerichtet.

Zu Lauenburg ist eine Eisenbahnbrücke im Plan (als Fortsetzung der Lübecker Bahn).

Zwischen Hoopte und dem Zollspieker wird die Ueberfahrt durch eine Fähre bewerkstelligt, die überhaupt an der Unterelbe sehr zahlreich sind.

Bei Hamburg wurde unter französischer Herrschaft (1809) eine hölzerne Brücke über die Elbe geschlagen (nach Harburg), in grader Linie durch die beiden Elbarme und über die breite Insel Wilhelmsburg, worüber eine 11000 Fuß lange und 40 Fuß breite Damm-Chaussee führte. Diese Brücke war in ihren 4 Abtheilungen 14394 Fuß lang, und ruhte auf 855 Pfahljochen, mit Eichenbohlen belegt, wozu der französische General Davoust das Holz den Hamburger Kaufleuten wegnahm, im Werthe von nahe an Bco.-M. 1,000000. Die Erbauung währte kaum 3 Monate. Zur Verkehrserleichterung zwischen den beiden Ufern war diese Brücke von großer Wichtigkeit. Kaum waren aber die Länder der Unterelbe wieder unter der alten Herrschaft, so kehrte auch die alte Eifersucht der deutschen Staaten zurück, und die Brücke wurde ohne Weiteres abgebrochen! Erst nach 40 Jahren (im Jahre 1852) kam zwischen Hamburg und Hannover eine Uebereinkunft zu Stande, den französischen Weg über die Insel Wilhelmsburg wieder herzustellen, und zwar durch ein festes Pflaster, und die Ueberfahrt durch Fähren und Omnibuse zu unterhalten. Dieser Weg wurde am 15. Januar 1853 eröffnet. Die

Ueberfahrt mit den 2 Fähren (die auch schwerbeladene Güterwagen einnehmen), nimmt ungefähr 10 Minuten Zeit weg. Im Durchschnitte legen die Omnibuse den Weg von der Mitte der Stadt (Hamburg) über den Grasbrook bis zum Bahnhof in Harburg, in 1¼ Stunde Zeit zurück. Die Entfernung beträgt nahe an 3 Stunden oder 1½ d. M.

Zwischen Hamburg und Bremen fahren jetzt täglich Schnellwagen und Omnibuse (über die Insel Wilhelmsburg) mit fünfmaligem Pferdewechsel in 10 bis 12 Stunden. Der Preis mit dem Schnellwagen ist 2 Thlr. und 50 Pfd. Gepäck frei, mit dem Omnibuse 1½ Thlr. (S. Harburg). Eine Eisenbahn über die Insel Wilhelmsburg mittelst fliegender Brücken ist im Plan *).

Erwägt man, daß der ganze Postverkehr von Hamburg nach Deutschland, Holland, Belgien, England und Frankreich, über Harburg geht, und auch ein großer Theil des

---

*) Ueber die Elbe führen gegenwärtig zwischen Dresden und Hamburg, 5 Eisenbahnbrücken, (zu Dresden, Riesa, Roßlau, Magdeburg und Wittenberge):

1) Dresden (Berlin-Prag).
2) Riesa (Leipzig-Dresden-Berlin).
3) Roßlau (Berlin-Erfurt-Cassel und Frankfurt a. M.) über Halle.
4) Magdeburg (Berlin-Braunschweig-Hannover-Düsseldorf-Cöln) über Magdeburg.
5) Wittenberge (Hamburg-Magdeburg).

und eine sechste ist im Plan (zu Lauenburg), während über den Rhein noch keine einzige führt, ja noch nicht einmal eine feste Steinbrücke zwischen Basel und Cöln!

Waarenverkehrs nach und von Süd- und Westdeutschland, so ist zu verwundern, daß dieser kürzere Elbübergang, der besonders im Winter von Wichtigkeit, nicht schon längst statt gefunden, da der Vortheil für beide Theile (für Hannover sowohl als für Hamburg) augenfällig ist.

Elbzölle.

Schon am 3. Juni 1819 trat zum Behufe der Elbschifffahrtregulirung eine aus Bevollmächtigten der Elbuferstaaten bestehende Commission zusammen, die aber erst im Juni 1821 eine Uebereinkunft (Elbschifffahrtakte) zu Stande brachte, welche am 1. März 1822 in Wirksamkeit trat. Durch diese Akte wurden die bis dahin vorhandenen 35 Zollstätten auf 14 vermindert. Eine Revision fand im September 1824 (zu Hamburg) und im April 1844 (zu Dresden) durch eine zweite Commission statt, deren Beschlüsse durch die Additionalakte vom 1. Januar 1845 in Kraft traten.

Hierauf erfolgte das Schlußprotokoll der dritten Elbschifffahrt-Commission zu Magdeburg vom 2. Januar 1852, wonach bei verschiedenen Gütern der Bergfahrt (Baumwolle, Eisenwaaren, Maschinentheile, Häute, Felle, feine Holzwaaren, Krapp zc.) der Elbzoll auf die Hälfte ermäßigt wurde und bei mehreren Gütern der Thalfahrt (Eisenwaaren, Kupfer, Leinwand zc.) auf 1/4. Für eine weitre umfassende Uebereinkunft stimmten alle Uferstaaten, mit Ausnahme von Mecklenburg-Schwerin, das von seinem Elbzoll jährlich eine

bedeutende Summe bezieht, ohne daß ihm der Strom etwas kostet *).

Ein besonderer Vertrag besteht zwischen Preußen und Sachsen (vom 11. April 1846), und zwischen Preußen und Hannover, in Bezug auf Durchgangsgüter, die auf der Elbe verschifft werden und besondere Berücksichtigung genießen. Sachsen erhebt vom Binnenverkehr innerhalb seiner Grenzen keinen Elbzoll mehr. (Die Zollämter zu Dresden und Pirna dienen blos zur Aushülfe für Zollerhebung und Abfertigung.)

Auch Oesterreich hat im Sommer 1851 seinen Elbzoll (für Böhmen) aufgehoben, und eine gleichmäßige Herabsetzung der Moldauzölle in Aussicht gestellt.

Gegenwärtig bestehen noch (wie neben bemerkt), von Melnick bis Hamburg, 14 Zollämter.

Nach dem ermäßigten Tarif vom 1. Januar 1845 haben bisher vom Centner, nach Preußischem Gelde erhoben:

2 Zollämter	in (Böhmen) Oesterreich zu Aussig und Niedergrund	. . . .	1 gr.	9 pf.
2 "	in Sachsen, zu Schandau und Strehla		5 "	3 "
2 "	in Preußen, zu Mühlberg und Wittenberge		13 "	— "
1 Zollamt	in Anhalt-Bernburg, zu Coswig	} . . .	2 "	8 "
1 "	in Anhalt-Cöthen, zu Roßlau			
1 "	in Anhalt-Dessau, zu Dessau			

*) Eine neue Elbschifffahrt-Commission hat sich im Sept. 1853 zu Magdeburg versammelt, deren Beschlüsse aber noch nicht bekannt sind.

2 Zollämter in Hannover, zu Schnackenburg u. Bleckede (Bleckede für zu Berg gehende Güter) (Schnackenburg „ „ Thal „ „) (ohne den Stader Zoll an der Unterelbe.)	2 gr.	6 pf.
2 Zollämter in Mecklenburg-Schwerin zu Dömitz für zu Thal gehende Güter und zu Boitzenburg für zu Berg gehende Güter . . .	1 „	8 „
1 Zollamt in Lauenburg (Dänemark)	— „	8 „

Hamburg und Lübeck sind zwar auch Elbuferstaaten, erheben aber keinen Elbzoll. Die 4 alten Hamburger Stadtzölle wurden im Jahre 1830 von 1½ auf ½ pCt. vom Werth herabgesetzt.

Außerdem sind noch beibehalten:

für Sachsen: die Zollämter zu Dresden, Pirna und Schmilke (letzteres für zu Thal gehende Schiffe aus Böhmen);

für Preußen: die Zollämter zu Aken, Barby und Schönebeck (Magdeburg), nebst dem Nebenzollamt zu Lenzner Fähr;

für Hannover: das Zollamt zu Hitzacker.

Diese Elbzölle und der lästige Aufenthalt an den verschiedenen Zollämtern sind die Ursache, daß jetzt immer mehr Güter mit den Eisenbahnen von Hamburg nach Sachsen, Thüringen, Franken rc. gehen, zu billigen Frachten und weit schneller wie zu Wasser.

Nach Lehzen *) betrug die **Roh-Einnahme** der **Hannoverschen** Elbzölle **an der Oberelbe:**

im Jahre 1845/6	. .	361274	Thlr.
1846/7	. .	296433	"
1847/8	. .	233875	"
1848/9	. .	237666	"
1849/50	. .	190613	"
1850/51	. .	173574	" (S. neben.)

(Für 1852 waren blos 150000 Thlr. veranschlagt.)

An der **Unterelbe** war der **Rein-Ertrag** des Hannoverschen Brunshauser- (Stader-) Zolls in den Jahren 1841 bis 1851, wie folgt:

im Jahre 1841/2	. .	250040	Thlr.
1842/3	. .	238601	"
1843/4	. .	229718	"
1844/5	. .	193158	"
1845/6	. .	142654	"
1846/7	. .	119251	"
1847/8	. .	140231	"
1848/9	. .	102714	"
1849/50	. .	180657	"

Der Rohertrag war im Jahre 1851: 211900 Thlr.

Für den Brunshauser Zoll besteht ein Controle-Comptoir zu Hamburg, und eine Nebenkasse zu Harburg. Ham-

*) Siehe Hannovers Staatshaushalt von W. Lehzen, früherem Vorstande des Finanz- und Handelsministeriums. Hannover 1853. 1r Thl. S. 212.

burgisches Bürgergut ist nach einem alten Privilegium, vom Jahr 1189, (?) vom Brunshauser Zoll befreit. Eben so alle aus See nach Harburg gehende Güter (seit 1850).

Die **Ueberschüsse** der Gesammt=Elb= und Weser=zölle Hannovers betrugen (nach Lehzen):

im Jahre 1841/2	. . 631733	Thlr.
1842/3	. . 557905	"
1843/4	. . 559108	"
1844/5	. . 540816	"
1845/6	. . 502333	"
1846/7	. . 415194	"
1847/8	. . 377041	"
1848/9	. . 377264	"
1849/50	. . 381795	"
1850/51	. . 328056	"

Die Roh=Einnahmen der verschiedenen Oberelbischen Zölle betrugen in den Jahren:

	1845.	1850.	1851.
	Preußische Thaler.		
für Oesterreich	17900	13900	(aufgehoben seit Juli 1851.)
" Sachsen	27000	21500	17400
" Preußen	118300	73500	58900
" Anhalt	32200	22200	18900
" Hannover (f. Oberelbe)	359200	204900	157300
" Mecklenburg	258700	148100	114600
" Lauenburg	118300	69000	53500
Zusammen .	931600	553100	420600

Schiffbare Nebenflüsse der Elbe.

Die Moldau. Schon von Budweis an ist die Moldau für Fahrzeuge von 250 Ctr., und von Moldautein aus für Fahrzeuge von 1000 Ctr. schiffbar. So lange aber mächtige Holzrechen und Mühlwehren (man zählt zwischen Budweis und Prag 32 Wehren) in kurzen Zwischenräumen sich über die ganze Flußbreite ausdehnen, ist die Bergfahrt der Moldau auf längere Strecken unmöglich. Zu Budweis werden im Durchschnitte jährlich 60 bis 70 neue Schiffe (Zillen) gebaut, die nach Prag und in die Elbe gehen. Im Jahre 1851 sollen sogar an 200 gebaut worden sein, und zu Moldautein an 100 (?), darunter einige bis zu 1200 Ctr. für Hamburg bestimmt. Eine Eisenbahn (für Pferde) geht von Budweis nach Linz (17 M.) und eine andere von Linz nach Gmünd ins Salzkammergut (10 M.), worauf meist Salz nach Böhmen gebracht wird, das von Budweis aus die Moldau hinab geht. Im Jahre 1851 kamen 520 Schiffe mit 310000 Fäßchen Salz die Moldau

herab, im Werthe von nahe an fl. 2,000000. Im Jahre 1851 wurden auf der Moldau befördert:

23740	Ctr.	Güter	oberhalb	Prag,
276578	"	"	nach	Prag, und
12060	"	"	"	Tetschen.

Die Nebenflüsse der Moldau: Wettava, Sazava, und Beraun, dienen blos zu Holzflößungen (für Prag und das Ausland). Die Eger ist nur eine kleine Strecke schiffbar. Aus den Fürstlich Schwarzenbergischen Waldungen im Budweiser Kreise werden jährlich an 60000 Klafter Holz nach Prag auf der Moldau gebracht, wovon etwa der 1/3 Theil herabgeschwemmt wird, das übrige geht in Schiffen (Prahmen). Auch Bretter und Pfosten kommen jährlich in bedeutender Menge auf der Moldau nach Prag. Eine neue Eisenbahn des Fürsten von Fürstenberg ist seit 1852 im Bau, die von den Buschtiehrader Kohlengruben bis Brandeisel (wo sich die neuen Aerarialbergwerke von größter Mächtigkeit befinden) und von da bis Cralup in die Staatsbahn führt. Auf diese Weise werden künftig die Kohlenschätze der ganzen Gegend billig und rasch nach Prag kommen. In der Gegend von Pilsen befindet sich, noch beinahe unbenutzt, eins der größten Steinkohlenlager des ganzen europäischen Continents. Ein Schienenweg in die Eisendistrikte der bayrischen Oberpfalz wäre von unberechenbarem Vortheil.

Die Saale. Dieser Fluß ist bis Naumburg (Mündung der Unstrut) schiffbar gemacht. Schiffe von 1800 Ctr. fahren bis Halle. Schleusen sind zu Calbe, Alsleben, Halle, Weissenfels und Bernburg. Auf der Saale kommt viel Getreide, namentlich Gerste herab, meist für Hamburg und England. Auch Salz von Dürnberg.

Von ungleich größerer Wichtigkeit ist jedoch die Saale für Holzflößung in Stämmen, die aus dem waldreichen Thüringen über Rudolstadt und Saalfeld herabkommen. In der Nähe des Badeorts Kösen wird (seit vielen Jahren) jährlich eine große Holzmesse für Langholz, Bohlen und Brettern gehalten. Im Frühjahr 1852 waren daselbst sogar mehrere Flöße aus Bayern (Franken) vorhanden, die ungeachtet ihres weiteren Transports billiger verkauft wurden als die Thüringer.

Auf der weißen Elster (Nebenfluß der Saale, Mündung bei Merseburg) kommt ebenfalls viel Holz herab; das Meiste davon geht nach Leipzig, vermittelst des sogenannten Gröbeler Floßgrabens.

Eben so auf der schwarzen Elster (Mündung bei Wittenberg), auf der vom Harze kommenden Bode und auf der Loquitz oder Lucks (deren Mündung 2 Stunden oberhalb Saalfeld) für Scheitholz und von Zella an für Langholz flößbar.

Die Holzflößerei auf der Ilm wurde im Jahre 1852 eingestellt, da Weimar jetzt durch die Eisenbahn das meiste Brennholz erhält.

Im Transportwesen überhaupt werden die Eisenbahnen noch große Veränderungen bewirken.

Die Aland, Mündung bei Schnackenburg, ist bis Seehausen schiffbar, und hat einen flößbaren Nebenfluß (Biese).

Die Ilmenau (Aue) ist bis Lüneburg für Fahrzeuge von 30 bis 40 Lasten (mit angehängten Schuyten) schiffbar und für kleinere Fahrzeuge bis Uelzen. Mündung bei Hoopte. Die 15 Meilen lange Lüneburger Haide fällt gegen die Elbe steiler ab als gegen die Aller. (S. Weser.) Zur Zeit der Hansa führten die Lüneburger Schiffer Waaren bis nach Flandern (Kupfer, Blei, Tücher 2c.).

Am rechten Elbufer mündet unterhalb Havelberg (bei Havel) der Stadt Werben gegenüber die Havel ein, die vermittelst der Spree durch 4 Schleusen (zu Rathenow, Brandenburg, Oranienburg und Spandau) mit Potsdam und Berlin in Verbindung steht, und bis Fürstenberg, im Mecklenburgischen, schiffbar ist. 3 kleine Dampfboote (105 bis 124 Fuß lang und 20 bis 24 Fuß breit) und ein kleines eisernes Schleppschiff (95 Fuß lang und 15½ Fuß breit) sind auf der Havel in Thätigkeit.

Bei Liebewalde führt ein Kanal aus der Havel in die Oder (der Finnow-Kanal, im Jahr 1767 vollendet, 5 Meilen lang, 50 bis 60 Fuß breit, mit 15 Schleusen).

Ein älterer Kanal (1743 bis 1745) ist der Plauensche Kanal, 4½ M. lang, mit 3 Schleusen,

der die Havel mit der Elbe verbindet, zur Abkürzung der Schifffahrt zwischen Berlin und Magdeburg.

Kleinere Havel-Kanäle sind:

1) Der Ruppiner-Kanal (1787 vollendet) 4¾ Meilen lang, der die Havel bei Oranienburg mit dem Rhin verbindet.
2) Der Templiner Kanal, verbindet die Havel mit dem Lebauischen See.
3) Der Wehrbelliner-Kanal geht aus der Havel in den Wehrbelliner See (dient meist zur Holzflößung).
4) Der Hauptgraben (1724 vollendet) 10 Meilen lang, dient zur Austrocknung des Havelländischen Luchs.

Von Spandau aus, wo die Spree einmündet, bildet die Havel eine Reihe von Seen und Inseln.

Der wichtigste Nebenfluß der Havel ist die Spree, die durch Berlin fließt, an Cottbus und Charlottenburg vorbei; sie ist bis Kossenblatt schiffbar gemacht, vermittelst 2 Schleusen (zu Fürstenwald und zu Berlin).

Aus der Spree geht bei Neubruck der alte Friedrich-Wilhelm-Kanal, 3 Meilen lang, (1668 vollendet), mit 10 Schleusen in die Oder, bei Briesekow, oberhalb Frankfurt. In Berlin selbst ist der Schiffskanal, der durch die Friedrichvorstadt in die Spree geht. Der Verkehr auf der Havel und Spree (zwischen Hamburg und Berlin) ist sehr lebhaft. Im Durchschnitt der Jahre 1844 bis 1846

kamen 28012 beladene Fahrzeuge nach Berlin. Darunter waren 27397 Preußische, und blos 615 Hannoversche, Hamburgische, Mecklenburgische und Sächsische.

Im Ganzen erhält Berlin jährlich zu Wasser aus der Havel und Oder mehr als 7,000000 Ctr. Güter (einschließlich Bretter, Steine und Steinkohlen).

Die Stecknitz wurde schon im Jahre 1398 (während Lübecks Blüthezeit) vermittelst mehrerer Schleusen kanalisirt, wozu die Stadt Lüneburg die Kosten bis Möln bestritt; sie verbindet die Elbe mit der Trave oberhalb Lübeck (Hamburg mit Lübeck). Die Länge dieses kanalisirten Flusses beträgt 9¾ M. (S. Trave unter den Flüssen der Ostsee).

Am rechten Elbufer sind ferner:

Die Elde, die bei Dömitz einmündet, durch den kanalisirten Elbarm: Dove-Elbe.

Die Kanalisirung der Elde und der Stör (nicht mit der Stör bei Glückstadt zu verwechseln) wurde in den Jahren 1831/36 von einer Actiengesellschaft mit einem Kostenaufwand von 700000 Thlr. unternommen, auf einer Strecke von 24 Meilen.

Im Jahre 1846 beschäftigte die Binnenfahrt auf diesen Gewässern 283 Fahrzeuge.

Am jenseitigen Hannoverschen Ufer (linkes Elbufer) mündet

die Jetze oder Jetzel (bei Hitzacker) ein, die bis Danneberg und Salzwedel für kleine Kähne von 50 Ctr.

schiffbar ist. Hitzacker hat einen guten Hafen. Der frühere Jetzeler Zoll ist aufgehoben.

In Hamburg bildet die Alster ein großes Wasserbecken, von neuen prachtvollen Häusern und schönen Spaziergängen umgeben.

Die Stör, ½ Meile unterhalb Glückstadt, ist einige Meilen hinauf schiffbar bis Itzehoe.

Am linken Elbufer zeigen sich unterhalb Hamburg einige kleine Küstenflüsse, die nur durch den Zutritt der Meeresfluth auf kurze Strecken schiffbar sind.

1) die Seeve, Mündung bei Harburg, dient an ihrer Mündung als Hafen von Harburg, ist aber sonst nicht schiffbar.

2) die Este, mündet bei Cranz und Estebrügge ein (Blankenese gegenüber), und ist bis Burtehude schiffbar.

3) die Lühe (unterhalb Cranz) ist bis Horneburg, 1 M. weit schiffbar. Mündung bei Grünendeich und Steinkirchen.

4) die Schwinge, mündet bei Brunshausen in die Elbe, und ist bis Stade (¾ Meilen weit) schiffbar. 2 Dampfschiffe fahren täglich zwischen Hamburg und Stade. Ein kleiner, im Jahre 1766 angelegter Kanal führt aus der Elbe nach Brunshausen.

5) die Oste, die bei Neuhaus in die Elbe mündet, ist bis Bremervörde, oder eigentlich nur bis Elm, für kleine Seeschiffe von 40 Lasten zugänglich. Größere Schiffe von 100 Lasten fahren bis Geversdorff (¾ Meile von Neuhaus).

Zur Verbindung der Oste mit der Weser (durch die Hammer) wurde bereits im 18. Jahrhundert ein Kanal von Bremervörde aus angelegt, aber nicht vollständig ausgeführt. In den Jahren 1828 und 1838 wurde wieder eine beträchtliche Summe dafür verausgabt, und im Jahre 1845 beschloß neuerdings die Hannoverische Regierung, einen Kanal zwischen Elbe und Weser von 5 Fuß Tiefe herzustellen; bis jetzt aber noch ohne Erfolg.

Nach von Reden steigt der Oste-Kanal am Kolbeck (welcher ihn mit der Hammer verbindet) um 18 Fuß und fällt dann um 20 Fuß. Er hat 9 Doppelschleusen (Verlathen) ist 20 Fuß breit und 3 Fuß tief, wird aber fast nur von Torf- und Holzkähnen benutzt. Die ganze Länge des Kanals beträgt 3352 Ruthen oder etwas über 2 deutsche Meilen. Bis zum Jahre 1838 fuhren jährlich im Durchschnitt an 5000 Kähne mit Torf und Holz beladen auf diesem Kanal nach der Oste und nach Hamburg.

Ein anderer Kanal Oste- und Schwinge-Kanal, im Jahre 1772 begonnen, führt von Bremervörde nach Stade, wo die Schwinge für größere Fahrzeuge stets zugänglich ist (eine Strecke von 3 Meilen), dient ebenfalls nur für Torf- und etwas Holzausfuhr.

6) die Medem, die bei Otterndorf in die Elbe mündet, führt durch einen Kanal mit 3 Schleusen die Wasser

des Hinterlandes ab, und ist blos eine kurze Strecke (bis Otterndorf) schiffbar. Hannover hat im Laufe des Sommers 1853 den Otterndorfer Kanal, 4 Meilen lang, von der Elbe bis ins sogenannte Siedland nach Bederkesa vollendet. Der nächstliegende Zweck desselben ist Entwässerung und Gewinnung von Tausenden von Morgen fruchtbaren Landes. Ein fernliegender Zweck ist der, diesen Kanal später bis nach Geestmünde fortzuführen, und so die Elbe mit der Weser zu verbinden.

7) die Bracke mündet bei Ritzebüttel in die Nordsee (Altenburger Hafen), und führt ebenfalls durch eine Schleuse das überflüssige Wasser ab. Es liegt im Plan, einen Kanal für große Seeschiffe von Cuxhafen bis Harburg zu bauen, wodurch die mehr und mehr zunehmende Elbversandung umgangen würde. Dieser Kanal soll so breit sein, daß 2 Seeschiffe bequem an einander vorbeifahren können. Das flache Terrain bietet keine Schwierigkeiten dar. Hamburg würde jedoch gegen Harburg dadurch im Nachtheil sein; dagegen durch eine Eisenbahn entschädigt werden, die mittelst fliegender Brücken von Harburg nach Hamburg führen, und in den Berliner Bahnhof einmünden soll.

Elbschiffe.

Auf der Oberelbe sind die größten Fahrzeuge die Magdeburger oder Berliner Schiffe (110 bis 130 Fuß lang und 14 bis 16 Fuß breit), die 40 Last Getreide oder 50 Last Kaufmannsgüter (die Last zu 40 Ctr. gerechnet) einnehmen können.

Bei voller Ladung gehen sie 4 Fuß tief oder 48″
Bei halber „ „ „ „ „ „ 32″
Leer gehen sie 16″.

Nach diesen folgen die mittelgroßen Schiffe (sogenannte große Kähne) 90 bis 110 Fuß lang und 13 bis 16 Fuß breit, die bei ganzer Ladung 38″ tief gehen,
bei halber „ 30″ „ „
leer . . . 14″ „ „ und bis 25 Last oder 1000 Ctr. einnehmen können.

Kleinere Schiffe (Kähne) laden von 2 bis zu 20 Last (80 bis 800 Ctr.). Die Bemannung eines großen und mittelgroßen Kahns besteht gewöhnlich zur Thalfahrt aus 1 Steuermann und 3 Knechten.

Die Zahl der die Oberelbe von Melnik bis Hamburg befahrenden Schiffe (d. h. von sämmtlichen Uferstaaten, nach

der einzelnen Aufstellung), ist nicht genau bekannt, oder wird doch sehr verschieden angegeben. Von Reden gab sie im Jahre 1838 zu 2560 an, nämlich:

570	Fahrzeuge von der größern	Gattung.
1530	„ „ „ mittleren	„
460	„ „ „ kleineren	„

(S. v. Reden, Königr. Hannover, 2r Theil, S. 2.)

In Böhmen zählte man am Schlusse des Jahrs 1848 nach amtlicher Aufstellung, 525 zur Elbschifffahrt patentirten Schiffe von 42[illegible]512 Ctr. Tragkraft, welche 119 Eigenthümer angehörten. Der Gattung nach waren es:

234 Zillen . .	von	201048	Ctr.
140 gewöhnl. Zillen	„	124989	„
114 nakte Zillen	„	64451	„
18 Kähne . .	„	23215	„
12 Leichtkähne	„	7139	„
6 Leichtschiffe	„	2610	„
1 Schluppe	„	60	„

Darunter waren 31 Schiffe von 26809 Ctr., die ins Ausland übergingen, nämlich 21 Schiffe von 18564 Ctr. nach Preußen, und 10 Schiffe von 8245 Ctr. nach Sachsen.

Die böhmischen Zillen werden an der Moldau (bei Budweis und Moldautein) gebaut, sind sehr leicht, flach, ohne Mast und Segel und unbedeckt, erhalten aber oft noch ein Verdeck zur Fahrt nach Sachsen. Man trifft welche bis zu 2000 Ctr. Ladungsfähigkeit. Bis Melnik gehen bei gutem Wasserstande Fahrzeuge von 1000 Ctr. und drüber. Stromauf werden sie gezogen.

In Sachsen zählte man im Jahre 1850 an 500 Elbschiffe, nämlich 125 große bis zu 2500 Ctr.

250 mittlere	„	„	1500	„
125 kleinere	„	„	500	„

v. Bose (in seiner geographischen und hydrotechnischen Beschreibung der Elbe. Annaberg 1852. S. 60) gibt die Zahl derselben nur zu 403 an, nämlich:

50	von	der	ersten	Klasse.
157	„	„	zweiten	„
189	„	„	dritten	„
7	„	„	vierten	„
403				

An der Unterelbe heißen die Kähne „Jöllen," die größeren „Ewer". Letztere halten im Durchschnitt etwa 10 Lasten oder 600 Ctr. (die Last zu 6000 Hamburger Pfd. gerechnet).

Die Leichtschiffe werden „Schuten" genannt.

Segelschifffahrt.

Seit 1830 besteht zwischen Sachsen und Hamburg eine Reiheschifffahrt, und seit 1844 eine ähnliche zwischen Sachsen und Preußen (Magdeburg), mit einer Zweigschifffahrt nach Berlin und der Oder.

Elbschifffahrt-Gesellschaften bestehen zu Prag, Dresden und Magdeburg. In Dresden und Magdeburg sind zwei sich gegenseitig controlirende sogenannte „Procuratur-Comptoire" (welch undeutscher Name!).

Die Fahrt von Dresden nach Hamburg dauert im Durchschnitt (mit dem Aufenthalt an den Zollämtern) 10 bis 12 Tage; von Melnik aus 14 Tage.

Stromaufwärts fahren die Segelschiffe bei günstigem Winde:

v. Hamburg n. Magdeburg	in 5— 6 Tagen,	früher	10—14
„ „ „ Dresden	„ 12—16 „	„	24—28
„ „ „ Prag	„ 21—28 „	„	36—48
„ „ „ Berlin (durch d. Havel)	„ 8—10 „	„	14—16

Die großen sächsischen Schiffe machen gewöhnlich 3 bis 4 Reisen jährlich (hin und zurück).

Der Tarif der Frachtsätze für die Reihefahrt war im Jahr 1851 wie folgt:

zu Thal:

von	Dresden	nach	Hamburg od. Altona	9	Ngr.	vom	Ctr.	Normalsatz.
"	"	"	Berlin	8½	"	"	"	"
"	"	"	Stettin	12½	"	"	"	"
"	"	"	Breslau	18½	"	"	"	"
"	"	"	Danzig	24	"	"	"	"
"	"	"	Warschau . . .	30	"	"	"	"

zu Berg:

von	Hamburg	nach	Riesa oder Dresden	10	Ngr.	vom	Ctr.	Normalsatz.
"	"	"	Magdeburg . .	4	"	"	"	"
"	"	"	Berlin	6	"	"	"	"

(Vor 15 Jahren noch fast das Doppelte.)

von	Dresden	nach	Tetschen (ohne Zölle)	4	Ngr.	vom	Ctr.	Normalsatz.
"	"	"	Prag (mit Zöllen)	16	"	"	"	"
von	Stettin	nach	Dresden	10	"	"	"	"
"	"	"	Magdeburg . . .	5	"	"	"	"

Für Steinkohlen und Eisen werden gewöhnlich besondere Verträge zu ermäßigten Preisen geschlossen.

Dampfschifffahrt.

Auf der **Oberelbe** fahren gegenwärtig 7 Dampfboote, wovon 5 zwischen Dresden und Leitmeritz und den Zwischenstationen der sächsischen und böhmischen Schweiz (zu Lobositz ist Anschluß an die Prager Eisenbahn), und 2 zwischen Dresden, Meißen und Riesa, zum Anschluß an die Berlin-Magdeburger Bahn, und seit August 1852 auch an die Leipziger Bahn.

Von Dresden gehen stromaufwärts **täglich**, zu verschiedenen Zeiten, 4 Dampfboote ab:

1 nach Pillnitz und zurück,
1 „ Schandau „ „
1 „ Tetschen „ „
1 „ Leitmeritz (u. ein anderes kommt von dort),

und 2 **täglich** stromab nach Meißen und Riesa.

Nach Magdeburg fährt von Dresden kein Dampfschiff. Seit dem Mai 1853 aber fährt eins versuchsweise von Dresden nach Torgau.

Die früheren 3 Dampfboote der Oesterreichisch-Böhmischen Elbschifffahrt-Gesellschaft, die zwischen

Melnik und Dresden fuhren, hat die Königl. Sächsische Gesellschaft zu Dresden (die im Jahre 1836 gegründet wurde) an sich gekauft, und fährt jetzt mit diesen und 4 andern (S. oben), nebst 3 Schleppkähnen, unter dem Namen: Sächsisch-Böhmische Dampfschifffahrt-Gesellschaft. (Im Jahre 1850 betrug die Roheinnahme dieser Gesellschaft 115000 Thlr.) Bis jetzt verbrauchen die Dampfschiffe der Oberelbe noch meist Zwickauer Kohlen, und auf der Mittelelbe Englische.

Auf der Mittelelbe fahren die Dampfboote der Magdeburg-Hamburger und der Boitzenburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft, und die der Königlich Preußischen Seehandlung, die neben ihren Passagier-Dampfschiffen, auch Schleppdampfer besitzen.

Von Magdeburg nach Hamburg wird die Fahrt (48 deutsche Meilen) zu Thal in 18 Stunden, zu Berg in 32 bis 36 Stunden zurückgelegt. Wöchentlich zweimal geht ein Schleppboot sowohl von Hamburg nach Magdeburg als umgekehrt. Eben so eins von und nach Dresden.

Auch auf der Havel fahren jetzt 3 kleine Dampfboote zwischen Berlin und der Elbe, zum Schleppen der Güter.

Nach dem Rechenschaftsberichte der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft über das Jahr 1852 beförderte diese Gesellschaft im Jahr 1852 zwischen Hamburg, Magdeburg und Dresden

504534 Ctr. Güter und 8675 Personen. Die bedeutende Abnahme der Personen ist den Eisenbahnen zuzuschreiben, obgleich die Deckpassagiere von Magdeburg nach Hamburg blos 1 Thlr. Fahrpreis bezahlen. Für Elbzölle wurden von obigen Gütern 45565 Thlr. entrichtet.

Die Hamburg-Magdeburger Gesellschaft besitzt 9 Dampfer, worunter 6 eiserne von 515 Pferdekraft, und 13 Schleppkähne von 39000 Ctr. Tragkraft; ihre Maschinenfabrik zu Bukau bei Magdeburg beschäftigt im Durchschnitt über 300 Arbeiter.

Auf der Unterelbe ist die Dampfthätigkeit weit stärker wie auf der Ober- und Mittelelbe. Zahlreiche Fluß- und Seedampfer durchschneiden die Wellen bei Tag und bei Nacht. Die Flußdampfer unterhalten die Verbindung mit den verschiedenen Häfen der Unterelbe (deren Verkehr jährlich dadurch steigt), die Seedampfer meistens mit England.

Der Lokal-Verkehr zwischen Hamburg und Harburg wird durch 4 Dampfschiffe (täglich achtmal) vermittelt. (S. Seite 56.)

Nach Hoopte (oberhalb Hamburg, an der Mündung der Ilmenau), fährt wöchentl. 3mal 1 Dampfschiff.

Nach Cranz und Burtehude täglich 1 Dampfboot.

Nach Stade täglich . . . . . 3 „

(Davon 2 über Brunshausen, die Schwinge hinauf, und 1 nach Twielenfleth (von wo aus die Strecke zu Land nach Stade, kürzer ist.)

Nach Blankenese (im Sommer zur Lustfahrt)
täglich . . . . 2 Dampfboote.
Nach Cuxhafen und Helgoland, im
Sommer 3mal wöchentlich . 2 "
Nach Tönningen an der Eider und
Husum . . . . 2 "
(Zur Verbindung mit dem auf der Eider nach
Rendsburg fahrenden Dampfboote.)

Ueber die Zahl und Abfahrt der Seedampfer (von Hamburg aus), sehe man weiter unten „Hamburgs Seedampfschifffahrt".

Dampfschifffahrt - Verkehr zwischen Hamburg und Harburg.

Die täglich 8mal hin und wieder fahrenden 4 Dampfer beförderten zusammen in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.	
Personen . .	253629	290640	289517	
Wagen . . .	163	172	153	
Pferde . . .	2521	4639	6232	
Schlachtvieh .	8061	6900	7971	Stück.
Waaren . .	5832	5786	4047	Colli.
Die Zahl der Fahrten betrug	2172	2470	2316	

Das frühere ausschließliche Recht der Harburger Schiffer, Reisende und Waaren von Harburg nach Hamburg zu führen, wurde im Dezember 1844 beseitigt, gegen eine Abfindungssumme von 21500 Thlr. Davon erhielten die 9 Ewer der großen Fähre 13500, und die 8 Ewer der kleineren Fähre 8000 Thlr.

Von den verschiedenen Elbstationen und Helgoland wurden im Jahre 1852 mit den angekommenen Dampfschiffen 210268 Personen gelandet.

Im Jahre 1850 war der Dampfschiffverkehr zwischen Hamburg und Stade über Brunshausen 46774 Personen.

	1951	Schlachtvieh.
	129	Colli Waaren.
über Twielenfleth	33598	Personen.
	840	Schlachtvieh.

(S. weiter unten „Hannöversche Häfen der Unterelbe“.)

Schifffahrt-Verkehr auf der Oberelbe
in den Jahren 1851 und 1852.

Es gingen zu Thal Schiffe:

	belabene		leere		Flöße.		Centnerzahl*)	
	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.
von der Elbe .	1382	1589	1130	1381	3	3	1,406705	1,413899
aus der Havel .	398	466	72	150	118	118	1,371328	1,515746
„ „ Oder .	189	169	4	8	—	—	258374	232772
„ „ Saale .	118	158	59	204	—	—	180874	208439
„ „ Stecknitz	253	238	87	102	1	—	147555	110876
	2340	2620	1352	1845	122	121	3,364836	3,481732

Darunter waren	1851.		1852.	
Bau- und Brennholz . .	1,470829	Ctr.	1,549868	Ctr.
Getreide und Sämereien	1,007473	„	908951	„
Zink	182404**)	„	181435	„
Stückgüter	307154	„	342077	„

Sollten aus der Saale keine Holzflöße in die Elbe gehen?

---

*) Einschließlich der für Altona bestimmten Güter.

**) 60905 Ctr. Zink kamen auf der Berliner Eisenbahn nach Hamburg.

Der Flagge nach bestanden diese Fahrzeuge aus folgenden Schiffen:

	beladene.		leere.		Flöße.		Zoll-Centner.	
	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.
Preußischen *)	1034	1195	929	1382	118	118	2,250264	2,330072
Mecklenburgisch.	610	603	64	88	1	—	476038	464588
Sächsischen . .	116	142	33	44	—	—	173546	167865
Lauenburgischen	180	190	172	155	—	—	138745	181632
Hannoverschen .	188	243	29	12	2	3	137117	156635
Anhaltschen .	61	63	45	99	—	—	68449	76414
Lübeckschen . .	117	121	28	42	1	—	67051	44087
Hamburger . .	23	35	40	20	—	—	22987	37147
Vierländer . .	—	1	12	3	—	—	10639	1800
Oesterr. (Böhm.)	11	27	—	—	—	—	—	21492
	2340	2620	1352	1845	122	121	3,364836	3,481732

Es gingen im Jahre 1851 zu Berg (von Hamburg und Altona):

beladene Schiffe 3226 mit 4,383478 Ctr. unverpackte Waaren (darunter
3,850606 Steinkohlen.)
1,206297 Ctr. Stückgüter.
leere " 963
4189 5,589775 Ctr.

---

*) Darunter waren im Jahre
1851 73 beladene Schleppsch. mit 297612 Ctr. u. 72 leere Dampfsch.
1852 92 " " " 378972 1 " 91 " "

Im Oberhafen zu Hamburg kamen an im Jahre 1851, von der Oberelbe 699 preußische Schiffe.
251 mecklenburgische "
138 hannoversche "
70 sächsische "
14 österreichische "
31 hamburgische "
sämmtlich beladen.

Im Jahre 1852 gingen zu Berg (von Hamburg und Altona):

beladene Schiffe 3755 mit 4,832710 Ctr. unverpackte Waaren (darunter
4,022320 Ctr. Steinkohlen.
342540 „ Eisen, Schienen, Kupfer etc.
241570 „ Steine, Schiefer
177700 „ Guano, Schwefel, Salz etc.)

leere Schiffe 904 „ 1,475390 Ctr. Stückgüter.
4659 mit 6,308100 Ctr.

Davon gingen	beladen. 1851.	beladen. 1852.	leer. 1851.	leer. 1852.	Zoll-Centner. 1851.	Zoll-Centner. 1852.
die Elbe hinauf	1973	2237	780	707	3,633725	3,900380
in die Havel .	590	794	6	4	968378	1,339920
„ „ Saale .	383	428	—	—	786286	842020
„ „ Stecknitz	201	200	175	192	103962	111290
„ „ Oder .	77	96	2	1	97424	114490
	3226	3755	963	904	5,589775	6,308100 (od. 157702 Last von 40 Ctr.

Von den zu Berg im Jahre 1852 gegangenen Ladungen waren bestimmt:

nach Preußen	2690	Schiffe	mit	5,135200 *)	Zoll-Ctr.
„ Polen	13	„	„	14750	„
„ Sachsen und Böhmen	304	„	„	539530	„
„ Mecklenburg . . .	257	„	„	145880	„
„ Hannover	145	„	„	58470	„
„ Lauenburg	39	„	„	15850	„
„ Lübeck	161	„	„	95440	„
„ Anhalt	146	„	„	302980	„
	3755	Schiffe	mit	6,308100	Zoll-Ctr.

*) Darunter waren 100 Schleppschiffe mit 389204 Ctr.
1 Dampfboot „ 2520 „
und 86 leere Dampfschiffe.

Gesammt-Bewegung auf der Oberelbe
in den Jahren 1849 bis 1852.

An Wittenberge vorbei gingen:

	1849.	1850.	1851.	1852.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Elbaufwärts	3,748405	5,173600	5,420384	6,331913
Elbabwärts	3,390226	3,839649	2,848693	3,128305
	7,138631	9,013249	8,269077	9,460218

(Im Jahre 1847: 8,171393 Ctr., im Jahre 1848: 8,170913 Ctr.)

Unter den im Jahre 1849 Elbaufwärts gegangenen Waaren befanden sich:

1,229779	Ctr.	Kaffee, Zucker, Wein, Tabak, Häringe, Farbhölzer rc.
2,283426	"	Steinkohlen (im Jahre 1847: 2,626301 Ctr.) 1848: 2,929853 Ctr.)
71942	"	Eisen und Schienen (im Jahre 1847: 764198 Ctr.) 1848: 356448 Ctr.)
111704	"	Steine und Dünger.
51554	"	Getreide rc.
3,748405	Ctr.	

Elbaufwärts gingen in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
Steinkohlen, Guano, Eisen, Steine und Eisenbahnschienen	3,920560 Ctr.	4,300448 Ctr.	4,823177 Ctr.

Nach Lehzen (der Staatshaushalt Hannover's. 1853. S. 222) war die Gesammtgütermenge, welche sich im Jahre 1849 vom Schnackenburger bis zum Lauenburger Gebiete stromauf und ab bewegte, 8,769000 Ctr., nämlich:

	Auffahrt.	Niederfahrt.	Zusammen.
Durchfuhr .	3,811000 Ctr.	3,313000 Ctr.	7,124000 Ctr.
Einfuhr . .	363000 „	96000 „	459000 „
Ausfuhr . .	56000 „	977000 „	1,033000 „
Binnenverkehr	64000 „	89000 „	153000 „
	4,294000 Ctr.	4,475000 Ctr.	8,769000 Ctr.

Schifffahrts-Verkehr auf der Oesterreichischen (Böhmischen) Elbstrecke im Jahre 1850.

Nach den amtlichen „Mittheilungen über Handel und Gewerbe, herausgegeben von der Administration der administrativen Statistik, 2r Jahrgang, 7s Heft. Wien 1851." wurde die österreichische Elbschifffahrt im Jahre 1850 durch 3679 Fahrzeuge *) (ohne die Dampfschiffe) vermittelt.

Darunter waren:

2226 Schiffe und 727 Flöße die ins Ausland gingen.
285 „ für die Einfuhr aus Sachsen.
441 „ für den Verkehr der böhmischen Elbplätze untereinander und mit Prag.

Von den in das Ausland (zu Thal) gegangenen waren:

19 Kähne über 45 Last.
666 „ von 25 bis 45 Last.
999 „ „ 10 „ 25 „
92 „ „ 1 „ 10 „
101 Schluppen.
349 Plasseln.
727 Flöße.

*) Im Jahr 1847 betrug die Zahl der Fahrzeuge 5316, mithin eine Verminderung im Jahr 1850 von 1637, die größentheils der Einführung der Dampfschiffe zuzuschreiben sind. Dem Gewichte nach beträgt diese Verminderung seit 1847: 365291 Ctr. oder 11 pCt.

In den 5 Jahren von 1847 bis 1851 war der Waarenverkehr durch Segelschiffe und Flöße wie folgt:

Jahr	Einfuhr üb. d. sächs. Grenze.	Ausfuhr üb. d. sächs. Grenze.	Binnenverkehr.	Gesammtverkehr.
1847	226532 Ctr.	1,940714 Ctr.	584315 Ctr.	2,751561 Ctr.
1848	131423 „	1,267753 „	464163 „	1,863339 „
1849	220479 „	2,487848 „	496883 „	2,205210 „
1850	213918 „	1,814901 „	357451 „	2,386270 „
1851	68752 „	1,010085 „	382495 „	1,401332 „

Von der Gesammt-Einfuhr kamen in den Jahren:

	aus Hamburg.	aus Preußen.	aus Sachsen.
1847	29211 Ctr.	74156 Ctr.	123165 Ctr.
1848	49888 „	32648 „	48887 „
1849	95117 „	32084 „	93278 „

Zu Thal war der directe Böhmisch-Hamburgische Elbverkehr im Jahre 1845:

182665 Ctr. (Glas, Saamen, Knochen, Erz, Steine, Schiefer rc.)

Zu Berg im Jahre 1845:

90773 Ctr. (Zucker, Kaffee, Baumwolle, Stabeisen, Soda rc.)

Dem Werthe nach betrug im Jahre 1847:

die Einfuhr	fl.	2,172800.
die Ausfuhr	„	607300.
selbstständige Artikel .	„	178800.
	fl.	2,958900. C.-M.

Bei der Ausfuhr von 1847 bis 1850 zeigen sich folgende Ab- und Zunahmen:

	Abnahme.		Zunahme.	
	Landwirthschaftl. Erzeugnisse.	Glaswaaren.	Steinkohlen.	Bau- und Nutzholz.
1847	186082 Ctr.	51876 Ctr.	999109 Ctr.	507103 Ctr.
1848	122222 „	29922 „	759349 „	210215 „
1849	147670 „	39466 „	870825 „	205011 „
1850	29820 „	31814 „	1,049902 „	532074 „

In den Jahren 1851 und 1852 war die Abnahme noch stärker.

Diese Abnahme rührt größtentheils von der veränderten Richtung des Güterverkehrs durch die Eisenbahnen her.

Unter der Ausfuhr befanden sich im Jahre 1850 in runder Zahl:

23000 Ctr. Holzwaaren.
25000 „ Obst (im Jahre 1847: 138000 Ctr.)
7000 „ Mineralwasser.
1200 „ Hühnereier.
7000 „ Oele und Flüssigkeiten.
1800 „ Oelkuchen ꝛc.

Unter der Einfuhr befanden sich im Jahre 1850:

22000 Ctr. Baumwolle.
52000 „ Farbstoffe.
5000 „ Thran.
4200 „ Runkelrüben (im Jahre 1847: 13500 Ctr.)
16000 „ Mineralien, Erze und Erde.

Bei der Einfuhr zeigte sich in den Jahren 1847 und 1850:

Zunahme.				Abnahme.			
1847	7205	Ctr.	Soda.	1847	24246	Ctr.	Kaffee.
1850	28666	„	„	1850	10805	„	
1847	6429	„	Salpeter aus Chili.	1847	34929	„	Rohzucker.
1850	10177	„	„ „	1850	21565	„	„

Böhmische Steinkohlen kommen hauptsächlich von der Fürstenberger Bahn (jährlich an 3,000000 Ctr.). Das Doppelte und Dreifache könnte auf dieser Bahn befördert werden, wenn der Transport durch Locomotive (statt durch Pferde) geschähe. (Vergl. damit Moldau S. 38.)

Das Bauholz gelangt aus dem Böhmerwald auf der Moldau bis Melnick, und wird zum großen Theile schon

daselbst, so wie auf den übrigen böhmischen Schiffsbaustationen verarbeitet.

Für die Elbstrecke von Melnick abwärts wurden in den Jahren 1846/50 folgende Schiffe erbaut:

im Jahre	1846	490	Schiffe	von	405426	Ctr.	Tragfähigkeit.
	1847	520	„	„	441372	„	„
	1848	362	„	„	318126	„	„
	1849	489	„	„	430320	„	„
	1850	536	„	„	476358	„	„

Die meisten dieser Schiffe werden im Auslande als Brennholz verkauft (wegen der kostspieligen Bergfahrt), zuweilen auch als Nutzholz. (S. „Handbuch der Statistik des österreichischen Kaiserstaats, von Jos. Hain, 2r Bd. 3s Heft. S. 344. Wien 1852.")

Fünfundzwanzigjähriger Elbverkehr oberhalb Hamburg, von 1827 bis 1852.

Jahr.	Auffahrt (zu Berg).	Niederfahrt (zu Thal).	Zusammen.
1827	1,332500 Ctr.	2,212000 Ctr.	3,544500 Ctr.
1828	1,412000 „	2,547000 „	3,959000 „
1829	1,418200 „	3,117000 „	4,535200 „
1830	1,680000 „	2,978000 „	4,658000 „
1831	1,622500 „	2,478000 „	4,100800 „
1832	1,874200 „	1,718000 „	3,592200 „
1833	1,745500 „	2,163000 „	3,908500 „
1834	1,511800 „	1,708000 „	3,219800 „
1835	1,552700 „	1,498000 „	3,050700 „
1836	1,744000 „	2,532000 „	4,272000 „
1837	1,938000 „	2,475000 „	4,413000 „
1838	2,411000 „	2,923000 „	5,334000 „
1839	2,541000 „	3,299000 „	5,840000 „
1840	2,927500 „	3,389000 „	6,316500 „
1841	2,977300 „	4,656500 „	7,633800 „
1842	3,111000 „	2,823000 „	5,934000 „
1843	3,836000 „	4,445000 „	7,281000 „
1844	3,319000 „	4,054000 „	7,373000 „
1845	4,538600 „	3,748000 „	8,286600 „
1846	4,707500 „	3,075600 „	7,783100 „
1847	5,557359 „	3,831000 „	9,388359 „
1848	4,689911 „	4,482149 „	9,172060 „
1849	4,150998 „	3,977178 „	8,128176 „
1850	5,328184 „	4,439062 „	9,767246 „
1851	5,589775 „	3,364836 „	8,954611 „
1852	6,308100 „	3,481732 „	9,789832 „

Bis zum Jahre 1847 ist diese Aufstellung nach Soetbeer; von 1849 bis 1852 aus den „Tabellarischen Uebersichten".

Hamburgs Verkehr mit der Oberelbe
in den J. 1851 u. 1852, dem Gewichte und Werthe nach.

Einfuhr der Hauptartikel.

	1851.			1852.		
			mℳ			mℳ
Weizen	13708	Last.	3,761480	9162	Last.	2,649310
Roggen	2408	„	532240	1471	„	358490
Gerste	1559	„	263510	4880	„	1,049810
Hafer	1240	„	180810	1371	„	182840
Kartoffeln	98842	Ctr.	104750	61833	Ctr.	64330
Butter	1889	„	71930	702	„	27810
Kartoffelmehl	4386	„	36700	1416	„	15450
Getrocknete Zwetschen	11265	„	142020	19015	„	183330
Getr. Kirschen u. a. Obst	615	„	20280	861	„	18700
Bauholz und Stabholz	—		2,400880	—		2.311650
Zink	—		1,634000	71502	„	1,899010
Zinkbleche	8251	„	116690	9499	„	126050
Schafwolle	1642	„	205740	951	„	120870
Weißer u. rother Klees.	29576	„	619910	71502	„	1,899001
Oelkuchen	62553	„	159530	65369	„	187090
Rüböl	4453	„	89990	24917	„	538430
Hohlglas u. Glaswaar.	13088	Kiste.	1,169170	—		1,291610
Feine Holzwaaren	—		555470	—		519560
Zündhölzer	3589		224890	—		159790
Leinen und Halbleinen	—		635960	—		679180
Wolle u. Halbwollenw.	—		53170	—		21650
Baumwollenwaaren	—		9410	—		18520
Grobe Holzwaaren	—		22580	—		10750

u. s. w. Im Jahre 1852 zusammen . . 17,224890 mℳ
„ „ 1851 „ . . 15,200360 mℳ

Ausfuhr der Hauptartikel.

	1851.		m𝔅	1852.		m𝔅
Kaffee	176097	Ctr.	4,503810	94771	Ctr.	2,503770
Reis	54910	„	527080	71865	„	633800
Steinkohlen	—		1,912980	99300	Last.	1,865000
Baumwolle	15240 oder 53877	Ball. Ctr.	1,848990	37684 132124	Ball. Ctr.	4,317890
Baumwollengarn	9450	„	576080	3980	„	209660
Amerikanische Häute	16244	„	467920	19903	„	536800
Indigo	1100	„	369060	797	„	251490
Guano	85893	„	573670	108913	„	682200
Soda	53078	„	338200	55715	„	342100
Ostindischer Salpeter	11521	„	206540	18329	„	328140
Südsee-Salpeter	30279	„	276600	47125	„	453770
Potasche	3350	„	55930	1536	„	21870
Krapp	8071	„	295560	9172	„	244400
Tabak	10089	„	354470	24434	„	838660
Tabak-Stengel	7172	„	42510	8425	„	41520
Thran	8639	Faß.	698440	8170	Faß.	576210
Häringe	24464	Ton.	299250	33166	Ton.	581650
Sardellen	—		60360	—		12170
Palmöl	3069 oder 30942	Faß. Ctr.	588200	33712	Ctr.	661830
Cocusöl	8674	Ctr.	195290	16413	„	395620
Baumöl	17717	„	449620	18023	„	503850
Talg	10728	„	238260	3499	„	80090
Harz	45680	„	123410	55542	„	147660
Wein	5133 und 1042	Faß. Kisten	282670	154974	Y.	278260
Rum	—		63590	20006	Y.	46710
Syrup	9056	Ctr.	89420	11686	Ctr.	114860
Rohzucker	10541	„	160440	16419	„	221140
Raffinirter Zucker	11611	„	223640	13739	„	242340
Candis	3649	„	65030	3423	„	62560
Mandeln	2462	„	96750	3984	„	142030
Schmiedeisen	56982	„	281250	70796	„	553100
Roheisen	112616	„	208050	261045	„	486260

	1851.		1852.	
		ℛ		ℛ
Stahl	3923 Ctr.	60180	4230 Ctr.	71110
Kupfer	3087 "	163940	2098 "	126980
Zinn	2825 "	144810	2026 "	108080
Schwefel	50968 "	242100	58744 "	249950
Blauholz	83286 "	271690	45840 "	296700
Rothholz	27621 "	236610	29900 "	248070
Sumack	21983 "	131130	16198 "	90370
Leinengarn . . .	1133 "	124150	735 "	71240
Weinstein u. Cr. Tart.	5642 "	281470	4422 "	111480
Stuhlrohr . . .	6088 "	108310	8930 "	125660
Diverse Droguerie .	6757 "	104799	4640 "	69780
Pfeffer	5382 "	109470	6585 "	147170
Rosinen	17690 "	200020	43494 "	456260
Cacao	4294 "	84730	6790 "	122760
Thee	113 "	14310	110 "	12440
Korinthen	5431 "	63460	22272 "	305480
Cement	57109 "	96690	75022 "	161990
Gelbholz	26167 "	92510	26137 "	83620
Ochsen- u. Büffelhör.	511926 Stck.	107690	—	83750
Mahagoniholz . .	93420 □-F.	34090	342116 □-F.	111550
Wollengarn . . .	252 Ctr.	34310	149 Ctr.	22430
Wollenwaaren . .	—	28890	—	15280
Baumwollenwaaren	—	51150	—	62710
Maschinen . . .	—	99350	—	45680
F. Eisen- u. Stahlw.	—	30840	—	34430
Schafwolle . . .	186 Ball.	47060	—	—
Ostindische Kips .	12649 Stck.	34560	2388 Ctr.	73380
Grobe Eisenwaaren u. s. w.	2181 Ctr.	22540	6393 "	75960

Im Jahre 1852 zusammen . . 24,256120 ℛ
" " 1851 " . . 22,058750 ℛ

Güterverkehr auf der Berliner Eisenbahn von und nach Hamburg,

in den Jahren 1847 bis 1852, dem Gewichte nach.

Von Hamburg sind abgegangen und angekommen in den Jahren:

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Abgang	841288	965826	1,439320	1,596535	1,766926	2,244751
Ankunft	279828	404892	519287	665586	846198	1,343432
	1,121116	1,370718	1,958607	2,262121	2,613124	3,588183

Nach dieser Aufstellung hat der Güterverkehr auf dieser Ostbahn seit 1847 um mehr als das Dreifache zugenommen. Der vierte größte Frachtartikel, der im Jahre 1851 auf der Eisenbahn nach Berlin kam, war Milch, nämlich 89673 Ctr.

Schwere Güter (Steinkohlen, Getreide 2c.) gehen noch meist zu Wasser (Elbaufwärts). Auf der südwestlichen Bahn und namentlich auf der südlichen (nach Süddeutschland, über Magdeburg, Eisenach und Frankfurt) wird der Waarenzug ebenfalls täglich stärker. Auf der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn wurden im Jahre 1852 über 5,000000 Ctr. Güter befördert. Die Strecke zwischen Hamburg und Berlin wird jetzt in 7 bis 8 Stunden zurückgelegt; von Bremen nach Berlin in 12 bis 14 Stunden.

Auch auf der Lübecker Bahn (zwischen Hamburg und Lübeck) hat sich der Güterverkehr, seit Eröffnung derselben im October 1851, sehr gesteigert und ist fortwährend im Zunehmen. Im Jahre 1852 kamen von Lübeck nach Hamburg auf dieser Bahn 366302 Ctr., meist Bauholz, Theer, Pech ꝛc.

Der Frachtverkehr in früheren Jahren war zwischen Hamburg und Lübeck (nach Soetbeer) wie folgt:

		von Hamburg nach Lübeck	von Lübeck nach Hamburg
im Jahre	1836	199671 Ctr.	137174 Ctr.
	1837	244558 "	137223 "
	1838	206848 "	(nicht ermittelt.)

(S. weiter unten, Hamburgs Handelsbeziehungen zu Berlin und Lübeck, nach den Hauptartikeln im Jahre 1852.)

Vergleichende Uebersicht

einiger in den Jahren 1851 und 1852 zu Wasser und zu Lande von Hamburg landeinwärts abgegangenen Hauptartikel, dem Gewichte nach:

	Zu Wasser (die Elbe hinauf). 1851. Ctr.	1852. Ctr.	Auf der Eisenbahn. 1851. Ctr.	1852. Ctr.
Baumwolle . . .	56117	131700	185950	198636
Garne	10270	4540	400760	438370
Reis	47737	92190	41332	53592
Südfrüchte (trockene)	25994	78122	47137	36900
Häute und Felle .	16006	22809	87155	70852
Zucker und Syrup .	10215 (im J. 1846 noch 361324 Ctr.)	22591	82133	135513
Kaffee	153320 (im J. 1846 noch 326613 Ctr.)	119081	263623	379233
Tabak und Cigarren	9010	24600	52807	108017
Manufakturwaaren .	17 (im J. 1846 noch 13586 Ctr.)	19	40508	63397

Dem **Werthe** nach versendete Hamburg landwärts nach Deutschland:

	1851.	1852.
	mℬ	mℬ
mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn .	81,994860	88,254890
mit der Lübecker Eisenb., Stecknitz und Fuhr	13,882180	13,535640
mit der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn	8,688900	8,396160
über Harburg	25,810220	23,993880
über Lüneburg	916410	1,027690
landwärts pr. Fuhr und pr. Post . . .	44,920680	47,217800
	176,213250	182,426060
Ferner zu Wasser nach der Oberelbe . .	22,058750	24,256120
zu Wasser nach der Niederelbe	3,106140	4,107750
Zusammen	201,378140	201,789930
und nach Altona	37,200310	36,694380

In der entgegengesetzten Richtung erhielt es landwärts:

	1851.	1852.
	mℬ	mℬ
mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn .	54,655250	60,774420
mit der Lübecker Eisenb., Stecknitz und Fuhr	4,274490	5,225050
mit der Schleswig-Holsteiner Eisenbahn .	1,409290	1,709040
über Harburg	29,468840	28,039420
über Lüneburg	324900	318450
landwärts pr. Fuhr und pr. Post . . .	52,652100	39,542120
	142,784870	135,608500
Ferner zu Wasser von der Oberelbe . .	15,200360	17,224890
zu Wasser von der Niederelbe	2,659000	3,002600
Zusammen	160,644230	155,835990
und von Altona	34,978150	42,365870

Unter den Gütern, die mit der Lübecker und Berliner Eisenbahn gingen, waren auch die für Rußland und Schweden, und bei der Schleswig-Holsteiner Eisenbahn auch

manches für Dänemark bestimmt. Das meiste für Dänemark geht jedoch von Hamburg oder Altona aus zur See.

Bei den Sendungen unter der Rubrik „pr. Fuhr und pr. Post" sind die Contanten und edle Metalle begriffen, deren Einfuhr in Hamburg im J. 1852 24,177930 M.-Bco. betrug, und die Ausfuhr 35,521780 M.-Bco.

(S. weiter unten „Specieller Ueberblick der vier Jahre von 1849 bis 1852 Land- und Flußwärts").

Hamburg.

Hamburgs Handelsbewegung.

Dieser erste Seehafen des europäischen Continents nimmt jedes Jahr an Bedeutung und Handelsumfang zu.

Ungeachtet der schwankenden politischen Zustände Europas war sein Seeverkehr in den Jahren 1851 und 1852 stärker als in allen vorhergehenden Jahren, besonders in der Ausfuhr deutscher Produkte und Fabrikate.

In seinem Gesammt-Handelsverkehr folgt Hamburg gleich nach London und Liverpool. Es übertrifft hierin weit alle übrigen europäischen Seeplätze. Es überragt sogar die Ein- und Ausfuhr von ganz Holland; ebenso die von ganz Belgien und von ganz Spanien, wie aus folgenden auf amtliche Angaben gestützten Uebersichten erhellet.

Von Hamburg betrug die

	1849.	1850.	1851.	1852.
Einfuhr	293,826640 ℳ	353,136070 ℳ	373,277940 ℳ	392,028820 ℳ
Ausfuhr	269,433030 „	313,829250 „	338,163370 „	372,495540 „
Zus.	563,259670 ℳ	666,965320 ℳ	711,441310 ℳ	764,524360 ℳ
oder Preußische Thaler (den Thaler zu 2 Mark-Bco. gerechnet):	281,629835 ℛ	333,482660 ℛ	355,720655 ℛ	382,262180 ℛ

Demnach im Jahre 1852 über 100 Million Preuß. Thlr. mehr als 1849.

S. weiter unten, ausführlichere Aufstellung seewärts und landwärts.

Die Gesammt-Ein- und Ausfuhr von Holland (Niederlande) betrug in den Jahren:

	1847.	1848.	1849.
	fl.	fl.	fl.
Einfuhr (einschl. d. Durchfuhr)	260,721037	254,278732	275,339395
Ausfuhr „ „	209,037026	192,786651	217,219059
Zusammen	469,758063	447,065383	492,558454
			od. Preuß. Thlr. 273,611000
Die Durchfuhr allein betrug	82,741999	67,974227	89,609527
Von der Einfuhr kamen zur See	78 pCt.	77 pCt.	75 pCt.
zu Land	22 pCt.	23 pCt.	25 pCt.

(Siehe Statistik van den Handel en de Scheepvaart van het Koningrijk der Nederlande. 's Gravenhage. 1850. Fol.)

Nach Angabe des holländischen Finanzministers in der Kammer im September 1852, stellte sich der Gesammtwerth von Hollands Ein- und Ausfuhr:

im Jahre 1850 auf etwa 514,000000 fl.
1851 „ „ 546,000000 „ od. 312,000000 Preuß. Thlr.
also noch immer nicht Hamburg gleich.

Die Gesammt-Ein- und Ausfuhr von Belgien betrug im Jahr 1849:

Einfuhr: 405,248846 Frcs. Davon kamen:

	Frcs.
seewärts auf belg. Schiffen für	47,697983
„ „ fremden „ „	162,159044
	209,857027
landwärts und auf Flüssen für	195,391819
	405,248846

Ausfuhr: 374,775672 Frcs.
Zusammen 780,024518 Frcs.
oder 202,222000 Preuß. Thlr.

Davon gingen:

seewärts auf belg. Schiff. für	21,155535
„ „ fremden „ „	90,725793
	111,881328
landwärts und auf Flüssen für	262,894344
	374,775672

Ein- und Ausfuhr zusammen:

auf belgischen Schiffen .	68,854000 Frcs.	
„ fremden „ .	252,885000 „	
		321,739000 Frcs.
landwärts und auf Flüssen		458,286000 „
		780,025000 Frcs.

Von der Einfuhr waren:

zum Durchgang declarirt für	165,205004 Frcs.
zur Niederlage (Entrepôt) „	75,688445 „
zur Verzollung . . . . „	164,355397 „
	405,248846 Frcs.

Das Jahr 1849 übertraf in Belgien alle vorhergehenden Jahre in der Gesammt-Ein- und Ausfuhr.

(S. Statistique de la Belgique. Tableau général du Commerce avec les pays étrangers pendant l'année 1849. Publié par le Ministre des Finances. Bruxelles, Novembre 1850. Fol.)

Ueber Belgiens Handel mit Deutschland, siehe 2. Abtheilung „der Rhein".

Auch Spanien wird in seiner Gesammt-Ein- und Ausfuhr von Hamburg **weit** übertroffen.

Der Werth der Ein- und Ausfuhr in Spanien betrug nämlich im Jahre 1849, nach officiellen Nachweisen:

1065,000000 Realen oder 140,000000 M.-Bco.

während im gleichen Jahre der Werth von

Hamburgs Einfuhr allein sich belief auf 294,000000 M.-Bco.

Die Einfuhr in Spanien war im Jahre 1849:

von Europa und Afrika . . .	294,762174 Realen.
„ Amerika und Westindien .	286,786717 „
„ Asien	5,628904 „
	587,171795 Realen.

Die Ausfuhr aus Spanien war im Jahre 1849:

nach Europa und Afrika . . .	310,470386	"
" Amerika und Westindien .	165,220922	"
" Asien	2,471514	"
	478,162822 Realen.	

Dabei ist jedoch zu bemerken, daß in Spanien ein sehr bedeutender Schleichhandel getrieben wird. S. Soetbeer's Wochenschrift vom 28. Dezember 1850.

Den stärksten Verkehr hat Hamburg mit Großbritannien. 24 große Seedampfer, meist englische, unterhalten eine ununterbrochene Verbindung mit diesem Lande, (die zahlreichen Segelschiffe ungerechnet) und noch ist die Einfuhr englischer Fabrikate und Steinkohlen jährlich in Hamburg im Zunehmen, und eben so Hamburgs Ausfuhr nach England. (S. weiter unten.) Die Gesammt-Einfuhr Hamburgs aus England beläuft sich im Durchschnitt der 5 letzten Jahre auf nahe an 100,000000 M.-Bco. des Jahrs, die Gesammt-Ausfuhr nach England aus Hamburg auf 60,000000 M.-Bco. Im Jahre 1852 betrug die Einfuhr 123,047970 M.-Bco.; die Ausfuhr 52,702700 M.-Bco.

Von jeher war der englische Handel für Hamburg der bei weitem wichtigste und werthvollste. Englische Häuser hielten hier beständig ihre Commanditen und Agenten für den Vertrieb britischer Fabrikate nach Nord-Deutschland, Schweden, Polen, bis nach Rußland hin. Auf den Leipziger Messen machten, vor Entstehung des deutschen Zollvereins, die englischen Verkäufer gewöhnlich die bedeutendsten Geschäfte.

Umgekehrt fanden die Hamburger Zuckersiedereien zur Zeit ihrer Blüthe ihren Hauptabsatz in England. (Die ersten Zuckersieder in London stammen noch aus Hamburg. *) Im Ganzen hat Hamburg seither aus dem reichen England einen beträchtlichen Zuwachs an Kapital und Handelskräften erhalten, und wird diese auch ferner erhalten, wie sich auch Deutschlands innere und äußere Verhältnisse künftighin gestalten mögen. Die Verbindungen Hamburgs mit England sind zu eng und zu langjährig, die daraus entspringenden Vortheile zu augenfällig (wenn gleich nicht zu verkennen, daß auch England diese Vortheile genossen hat, ja vielleicht mehr als Hamburg), als daß sich solche sobald wieder aufgeben oder zerreißen ließen.

Der Hamburger Kaufmann genießt an der Londoner Börse in der Regel ein großes Vertrauen, eben so umgekehrt der englische Kaufmann an der Hamburger Börse, denn ihre gegenseitige Wirksamkeit beruht auf soliden Grund-

---

*) Nach Soetbeer (1840, S. 18) zählte Hamburg im Jahre 1805, 450 Zuckersiedereien. Im Jahre 1801 führte Hamburg 104,000000 Pfd. Rohzucker ein; im Jahre 1852 kaum die Hälfte mehr (54,000000 Pfd.). In London hatten die Hamburger Raffinaden (Hambro loaves) lange Zeit den Vorzug vor allen andern. Noch im Jahre 1825 führte Hamburg 28,000000 Pfd. raffinirten Zucker aus. Seit dem Jahre 1833 fand aber durch die belgische und holländische Concurrenz (in Folge hoher Ausfuhrprämien) eine bedeutende Abnahme statt. Aus Holland und Belgien wird jetzt sogar raffinirter Zucker in Hamburg eingeführt. Im Jahre 1852 kamen über 8,000000 Pfd. Melis und Bastern aus Holland und über $1\frac{1}{2}$ Million Pfd. aus Belgien. (S. weiter unten „Einfuhr".)

lagen näml. auf praktischer Geschäftskenntniß und Redlichkeit im Handel. Was Hamburg zur Zeit noch fehlt (wie überhaupt noch Deutschland), ist eine größere Vereinigung von Geldkräften (Association) zu kaufmännischen und industriellen Unternehmungen, mehr eigene Dampfschiffe, mehr directer Handel mit überseeischen Ländern, und ein völlig freier Verkehr mit dem ausgedehnten deutschen Binnenlande.

Wodurch haben sich Liverpool, Hull und andere englische Häfen so gehoben, als durch ein wohlhabendes industriereiches Hinterland, als durch das Einströmen von Capitalien aus dem Innern des Landes, als durch Begründung von Handelsgesellschaften, deren vereinigte Kräfte die großartigen Erfolge bewirken, deren sich England seit Jahren erfreut. Mit diesen Erforderniſſen werden ebenfalls die alten Hansestädte ihren Handel und Wohlstand, wie ihre Einwohnerzahl in kurzer Zeit verdoppelt sehen.

Man behauptet oft, Hamburg habe sich allein durch das Freihandelssystem auf seine jetzige Höhe erhoben. Daß dieß sehr viel dazu beigetragen, ist nicht zu verkennen; die Hauptursache liegt aber denn doch in dem wohlhabenden, verbrauchenden und produzirenden Hinterlande (in Hamburgs Absatz dahin und in seiner Ausfuhr aus demselben). Liverpool blüht und nimmt jährlich zu, aus gleichen Ursachen, und zwar ohne eigentlichen Freihandel, denn die noch bestehenden, mitunter sehr bedeutenden englischen Eingangszölle können nicht als freier Handel gelten. Die Besorgniß, daß durch gemäßigte Zollansätze der auswärtige Handel in Deutschland und den deutschen Seehäfen unter-

drückt würde, ist daher offenbar eine ungegründete. Das Unangenehme, das für Hamburg (und Bremen) durch den Anschluß an den deutschen Zollverein entspringen dürfte, besteht in dem lästigen Zollwesen, das freilich für eine an freien Handel gewöhnte Stadt empfindlicher Natur ist. Wie ist es aber in England, in Holland, in Belgien, in Frankreich, in den Ver. Staaten, kurz, überall wo Zolltarife bestehen? Sind dort etwa keine Zoll-Formalitäten? und sind diese namentlich in England nicht ganz besonders lästig und zeitraubend, weit mehr als es im Zollverein je der Fall sein wird? Und dennoch beschweren sich die dortigen Kaufleute nicht, weil mit den vermehrten Schreibereien sich auch die Geschäfte vermehrt haben, und noch jährlich vermehren; sie beschweren sich nicht, weil sie einsehen, daß die noch bestehenden Zölle durch die Finanzen des Staats geboten sind und nur nach und nach entfernt werden können, wie denn auch auf deren Verminderung mit jedem neuen Finanzjahr besonderer Bedacht genommen ist, und in den letzten 10 Jahren die Zölle auf Lebensmittel in England fast ganz beseitigt worden sind.

Wo der Handel blüht, da lassen sich auch Abgaben leicht bezahlen, da können mäßige Zölle der kaufmännischen Thätigkeit keinen Eintrag thun.

Was bei einem Anschluß der Hansestädte an den Zollverein besonders ins Gewicht fallen muß, ist die kräftigere Stellung nach Außen und innigere Verschmelzung ihrer Interessen mit einem großen Ganzen, ohne daß dadurch ihre Unabhängigkeit und freie Handelsbewegung leidet.

Diese Letztere muß auch unter allen Umständen bewahrt und aufrecht erhalten werden, zum Besten der Hansestädte sowohl, als zum Besten Deutschlands.

Die Hansestädte haben ihren wohlbegründeten Ruf im Auslande; für sich allein sind sie aber keine Handelsmacht, sondern blos Handelsplätze (wenn auch Welthandelsplätze). Eine Handelsmacht können sie nur in Verbindung mit dem übrigen Deutschland werden, und daß es dahin komme, daß das Binnenland mit den großen Küstenstädten vereint vorwärts gehe, liegt im beiderseitigen Interesse, muß der Wunsch und das Ziel eines jeden vaterlandsliebenden Deutschen, eines jeden umsichtigen Kaufmanns sein.

Eine exclusive Stellung der Hansestädte kann ohne offenbaren großen Nachtheil auf die Dauer nicht mehr bestehen.

Nach überseeischen Ländern hat Hamburg seinen Hauptverkehr mit Süd- und Mittelamerika, namentlich mit Brasilien *), und in neuester Zeit auch mit den Vereinigten Staaten, mit Californien, Australien und China.

Lange Zeit hindurch war, in Bezug auf den Verkehr mit Nordamerika, das strebsame Bremen Hamburg voraus. Seit dem großen Brande in Hamburg (im Mai 1842) zeigt sich aber unter den Hamburger Kaufleuten und Rhedern eine verdoppelte Regsamkeit nach allen Seiten hin und besonders

---

*) Die meisten aus Brasilien nach Hamburg kommenden Schiffe sind englische, welche britische Fabrikate nach Brasilien gebracht, und von dort als Rückfracht Brasilianische Erzeugnisse (Kaffee, Zucker, Baumwolle xc.) für englische Rechnung nach England und namentlich nach Hamburg einnehmen.

nach Nordamerika. Es scheint fast, als ob mit dem Wiederaufbau des zerstörten Hamburgs sich auch neue und schönere Kräfte daselbst entfalteten!

Auch die Beförderung deutscher Auswanderer ist in Hamburg im starken Zunehmen.

Im J. 1851 gingen 10208 Auswanderer über Hamburg.
1852 „ 22230 „ „ „
und 7092 „ „ England.

Im Jahre 1853 hat besonders die Auswanderung nach Australien sehr zugenommen.

Fast in allen wichtigen Handelsplätzen Amerikas findet man Hamburger und Bremer Kaufleute oder deren Söhne und Anverwandte etablirt, die im beständigen Verkehr mit dem Mutterlande sind, und wegen ihrer Solidität, Thätigkeit und Geschäftskenntniß in allgemeiner Achtung stehen.

Die Weser-Zeitung von 8/9. Februar 1846 enthält eine ausführliche Zusammenstellung der deutschen Handels-Etablissements in überseeischen Ländern, wonach sich die Zahl derselben zu Anfang des Jahres 1846 auf 343 belief, mit 465 Chefs und 774 Commis; die meisten (227 Etablissements) den Hansestädten angehörend.

Davon kamen auf Nordamerika 73 Hanseatische:
nämlich in New-York 35, Philadelphia 7, Baltimore 14, New-Orleans 7, St. Louis 5, Cincinnati 3, Louisville 2.
und 61 andere Deutsche (Hannoversche, Holsteinische, Oldenburgische und Preußische rc.)

Auf Mittelamerika kamen 34 Hanseatische:
nämlich in Mexico 11, Veracruz 11, Mazatlan 5, Tampico 4, Texas 3.

Ferner kamen auf Venezuela . . 23 Hanseatische.
Brasilien . . . 29 "
Ostindien u. China 7 "
Afrika . . . . 9 "
Westindien . . 27 "
(nämlich in Cuba 14, Haiti 6, St. Thomas 4, Portorico 3.)
Seitdem hat sich diese Zahl noch bedeutend vermehrt.

Im Jahre 1853 besaß Hamburg an 214 Plätzen consularische Vertreter (Privatmittheilung von Dr. Soetbeer), während 36 Consulate anderer Staaten in Hamburg bestehen.

Zum früheren Flor Hamburgs trugen die vertriebenen Kaufleute aus Antwerpen und die jüdischen Handelsleute aus Portugal (im 16. Jahrhundert) viel bei. Letztere zeigten sich besonders thätig in der Ausfuhr deutscher Leinen nach Westindien und Amerika. Von großem Vortheil war ferner für Hamburg die Trennung der nordamerikanischen Colonien von England, die Befreiung der süd- und mittelamerikanischen Staaten von spanischer Herrschaft, und die Handelsunabhängigkeit Brasiliens von Portugal (zu Anfang des 19. Jahrhunderts), so wie in neuester Zeit die Freigebung des Verkehrs von England mit seinen Colonien und mit China. Auch der Blokadezustand der französischen und holländischen Häfen unter Napoleon I. war für Hamburg eine Zeitlang — so lange es nicht selbst unter französischer Botmäßigkeit stund — gewinnbringend.

Was ferner den Wohlstand Hamburgs seither mit begründen und befördern half und noch hilft, ist der rasche Umsatz der Waaren und die große Erleichterung im Ham-

burger Geschäftsverkehr durch das bloße Ab- und Zuschreiben der Ein- und Verkäufe in der Hamburger Bank.*) Ein jedes solide Handlungshaus hat nämlich seinen eigenen Conto in dieser Bank (gegen Hinterlegung des Silberwerths), und kann bis zum Belaufe seines Guthabens Anweisungen auf die Bank ausstellen, oder bestimmte Summen auf andere Handlungshäuser daselbst übertragen lassen, wodurch die beschwerlichen und aufenthaltlichen Geldzahlungen fast ganz vermieden werden. (Weitere Geschäftserleichterungen durch Discontirung und Papiergeld stehen in Aussicht.)

Dabei ist der Geschäftsgang in Hamburg offen und ohne alle Umständlichkeiten, während z. B. in Holland noch viel Geheimnißkrämerei herrscht, mit lästigen Bedingungen und sogenannten „Usanzen", die namentlich für die Käufer unangenehm sind. Die in Hamburg bestandenen Usanzen sind großentheils aufgehoben. Auch von Monopolen und Privilegien weiß man in Hamburg nichts, so wenig wie in Bremen.

Hamburg ist der Hafen eines fruchtbaren und industriereichen Hinterlandes, wozu das nahe Holstein und die

---

*) Die Hamburger Bank wurde im Jahre 1619 errichtet. Im Jahre 1813 machten sich die Franzosen kein Gewissen daraus, sie förmlich zu plündern. Der damalige Verlust wurde auf mehrere Millionen geschätzt.

Die Hamburger Börsenhalle (Hostrupsche), die sich, zur Zeit der alten Börse, in einem besonderen Gebäude, unweit derselben befand, bildet jetzt einen eigenen Bestandtheil in den oberen Räumen der neuen Börse.

gewerbfleißigen Länder Sachsens, Preußens, Schlesiens und Böhmens zu rechnen, mit denen es durch die Elbe und deren Nebenflüsse, und jetzt durch das ausgebreitete Netz der Eisenbahnen in Verbindung steht. Von Berlin ist es durch den Schienenweg nur wenige Stunden entfernt, von Wien nur wenige Tage. (Die Schnellzüge zwischen Hamburg und Berlin legen den Weg in 6 bis 7 Stunden zurück.) Auch mit Frankfurt a. M. und der Schweiz ist Hamburg schon durch eine Metallstraße verbunden, obgleich noch mit einem Umweg (über Magdeburg und Erfurt), bis die direkte Bahn über Harburg und Kassel vollendet sein wird. Eine andere direkte Bahn in die Schweiz über Leipzig, Bamberg, Augsburg und Lindau am Bodensee wurde im Oktober 1853 eröffnet. Selbst für das Oder-gebiet ist Hamburg nunmehr der wichtigste Aus- und Einfuhrhafen. (S. Oder.)

Der deutsche Ausfuhrhandel wird in Hamburg besonders begünstigt durch den freien Ein- und Durchgang vieler Hauptartikel, wie z. B. von Getreide, Mehl, Rübsaat, Oelkuchen, roher Schaafwolle, Leinen, Lumpen, Knochen, Zink, Bauholz rc. rc. Auch bei der Einfuhr seewärts sind: Steinkohlen, Eisenblech, Kupfer, Messing, Baumwollen- und Leinengarn rc. völlig frei. Andere Artikel zahlen beim Eingang bloß einen unbedeutenden Waarenzoll, der seit 1830 von 1½ auf ½ pCt. vom Werth herabgesetzt ist.

Auch der Schiffszoll (worunter man in Hamburg Leucht-, Tonnen- und Hafengeld versteht) wurde im Jahre 1851 auf 8 Schillinge und 4 Schillinge (ungefähr eben so

viele Silbergroschen), von allen fremden und einheimischen Schiffen ermäßigt. Eigentliches Durchgangsgut ist ganz frei und darf 3 Monate in Hamburg lagern, und selbst nach dieser Zeit noch gegen $^1/_4$ pCt. Vergütung.

Im J. 1851 war bei der Ein- und Ausfuhr der Betrag:

	Einfuhr. M.-Bco.	Ausfuhr. M.-Bco.
der zollfreien Artikel . .	121,407840	120,328740
des Durchgangsguts . .	126,828730	125,502830
der zollpflichtigen Waaren .	125,041370	92,331800
	373,277940	338,163370

Die Einnahme des Hamburger Waarenzolls betrug im Jahre 1851: 740621 M.-Bco.

In dem Voranschlag für 1853 sind Waaren- und Schiffszoll zu 840000 M.Bco. bemerkt. Davon gehen ab die Erhebungskosten mit Einschluß der Kosten des handelsstatistischen Bureaus und der Druckkosten mit 65440 M.-Bco., so daß die Reineinnahme für 1853 zu 774560 M.-Bco. veranschlagt war.

Zu Hamburgs bedeutendsten Ein- und Ausfuhrartikeln gehören in der **Einfuhr:**

Kaffee. Die Einfuhr davon betrug in den Jahren

1850: 633659 Ctr. (oder über 63,000000 Pfd.)
1851: 815641 „ „ „ 81,000000 „
1852: 736328 „ „ „ 73,000000

Ausgeführt wurden ins Hinterland in den Jahren 1850: 641419 Ctr., 1851: 728860 Ctr., 1852: 701007 Ctr.

Etwa ⁵/₆ kamen von der Einfuhr aus Brasilien, Westindien und Hayti, (darunter vieles für engl. Rechnung) und etwa ¹/₆ aus europäischen Häfen, namentlich aus Holland (Java Kaffee).

Zucker. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850: 573500 Ctr. (oder über 57,000000 Pfd.)
1851: 540700 „
1852: 549844 „

Der größte Theil davon bestand aus Rohzucker (meist aus Brasilien, darunter ebenfalls vieles für englische Rechnung), und etwa ¹/₈ aus raffinirtem Zucker aus Holland und Belgien. Hamburg hat eine bedeutende Dampf-Zuckersiederei, die stark beschäftigt ist, und eine zweite ist im Plan. (S. Seite 81 über Hamburgs Raffinerien.)

Die genaue Einfuhr war in den Jahren:

	von Rohzucker.	Raff. u. Melis.
1850:	474810 Ctr.	73087 Ctr.
1851:	388046 „	127856 „
1852:	442366 „	97095 „

	von Bastern u. Farin.	Syrup.
1850:	20606 Ctr.	42228 Ctr.
1851:	19462 „	42081 „
1852:	10383 „	49185 „

Ausgeführt wurden ins Hinterland in den Jahren

	1850. Ctr.	1851. Ctr.	1852. Ctr.
Rohzucker . . .	402545	221666	261941
Raffinade . . .	137418	113171	170421
Bastern und Farin	11027	38746	
Syrup . . .	81794	76170	102310

Von 1825 bis 1835 wurden in Hamburg eingeführt im jährl. Durchschnitte 45,000000 Pfd. Kaffee und 88,000000 Pfd. Rohzucker. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts (von 1763 an) bezog Hamburg seinen Hauptbedarf von Kaffee und Zucker aus französischen Häfen (nämlich 25,000000 Pfd. Kaffee und 25000 Fässer Zucker), weil Frankreich damals die ergiebigsten Colonien für diesen Artikel hatte. (Soetbeer. 1840. S. 18.)

Thee *). Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850: 15184 Ctr.
1851: 17610 „
1852: 21114 „ in 40839 Kisten.

Wiederausfuhr in den Jahren

1850: 15799 Ctr.
1851: 12933 „
1852: 15771 „

*) In den flachen Küstengegenden von Norddeutschland, Dänemark, Holland und England, fehlt es überall an gutem Trinkwasser, daher der große weit verbreitete Verbrauch von Thee (und Kaffee).

Baumwolle. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1850: 251422 Ctr. (in 68487 Ballen).
1851: 296701 „ (in 80989 Ballen).
1852: 367268 „ (in 110080 Ballen.)

Wiederausfuhr ins Hinterland in den Jahren
1850: 255839 Ctr.
1851: 299055 „
1852: 371579 „ in 110211 Ballen (zuzüglich Vorrath von älterem Lager).

Hamburg ist der bedeutendste deutsche Hafen für diesen Artikel, der aber mehr direct eingeführt werden sollte, denn bis jetzt wird er noch meist über England bezogen.

Im Jahre 1850 kamen nach Hamburg 28763 Ballen von Liverpool, Hull und Leith und 25392 Ballen von London.

Im Jahre 1852 kamen 55487 Ballen aus England und 35470 Ballen aus den Vereinigten Staaten, die übrigen aus verschiedenen Gegenden.

(In Triest wurden im Jahr 1852 eingeführt 111104 Ballen.)

Schaafwolle. Die Einfuhr aus dem Hinterlande (zur Wiederausfuhr) und seewärts aus Australien betrug
1850: 120135 Ctr. — 1851: 94236 Ctr.
1852: 132559 „ in 51484 Ballen.

Seide. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1851: 1326 Ctr. (im Werth von 1,619130 M.-B.)
1852: 1877 „ „ „ „ 2,209980 „

Tabak. Davon kamen seither bedeutende Sendungen von Bremen und Holland; jetzt wird viel direct nach Hamburg gebracht.

Eingeführt wurden:

	1850.	1851.	1852.
Roher Tabak	135437 Ctr.	171356 Ctr.	212515 Ctr.
Stengel	11131 „	13954 „	24131 „
Cigarren	9008 „	12658 „	105,969000 St.

Ausgeführt wurden:

	1850.	1851.	1852.
Roher Tabak u. etw. fabriz.	116069 Ctr.	135972 Ctr.	178734 Ctr.
Stengel	15429 „	16313 „	—
Cigarren	11151 „	13462 „	141,784000 St.

Hamburg sucht den Tabakshandel mehr und mehr zu heben, und besitzt bereits mehrere große Cigarrenfabriken. Die bedeutendsten Tabaksfabriken sind jedoch zu Altona. (S. Altona.)

Wein, Branntwein, Rum ꝛc. Die Einfuhr betrug:

1850:	272832	Ctr.	Wein (meist französischer).
	8042	„	Champagner.
	51684	„	Rum (aus England und den engl. Colonien).
	31986	„	Genever (aus Holland).
	9446	„	Franzbranntwein und Cognac (aus Frankreich).
1851:	258743	„	Wein.
	6991	„	Champagner.
	38193	„	Rum.
	37221	„	Genever.
	10053	„	Franzbranntwein und
	9820	„	Weingeist.

1852: 22411 Kisten und Körben Wein.
983 Fässer und 353 Kisten Esprit und Branntwein.
5009 Fässer Rum.
1553 Fässer und 2311 Kisten Cognac.
1153 Fässer und 1267 Kisten Arrac.
2422 Fässer, 14508 Kisten und 56043 Demi Genever.

Hamburg bezog aus Frankreich in den Jahren
1821: 43466 Orhoft und 26521 Kisten Wein.
1838: 27141 „ „ 9185 „ „

Deutsche Weine werden die billigen und kräftigen französische Rothweine in Norddeutschland schwerlich jemals ersetzen.

Salz. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1850: 138609 Ctr.
1851: 150554 „
1852: 3465 Last = 40 Ctr.

Die Wiederausfuhr betrug in den Jahren
1850: 73548 Ctr.
1851: 65184 „
1852: 92602 „

Das meiste Salz kömmt von Lüneburg. Aus England kömmt viel Soda (aus Kochsalz und Schwefelsäure bereitet), wovon ein großer Theil nach Böhmen geht. Im Jahre 1852 kamen:
58194 Ctr. calcinirte Soda aus England.
21522 „ cristallisirte „ „ „

Heringe. Ein bedeutender Handel findet darin in Hamburg statt, größtentheils zur Wiederausfuhr ins Hinterland.

Die Einfuhr, meist aus Schottland, betrug in den J.

1850: 118378 Ctr.
1851: 106013 Ctr.
1852: 55582 Tonnen.

Die Wiederausfuhr betrug in den Jahren

1850: 105155 Ctr.
1851: 88479 „
1852: 52755 Tonnen.

Butter. Die Einfuhr, meist aus Holstein, betrug in den J.

1850: 157809 Ctr.
1851: 161528 „
1852: 142436 „

Käse. Die Einfuhr, meist aus Holland, betrug in den J.

1850: 26421 Ctr.
1851: 28419 „
1852: 28481 „

Schlachtvieh. Die Einfuhr, meist aus Holstein, betrug

1850: 124070 Stück.
1851: 207490 „
1852: 194910 „

Fleisch. Die Einfuhr, meist aus Holstein über Altona betrug in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
Gesalzenes Schweinefleisch	119317 Ctr.	179407 Ctr.	112478 Ctr.
„ Ochsenfleisch .	2865 „	6540 „	10802 „
Geräuch. Ochsenfleisch . .	2053 „	1953 „	—
„ Schinken u. Speck	16524 „	13802 „	9161 „

Oelkuchen. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850: 130217 Ctr.
1851: 91536 „
1852: 88362 „

Amerikanische Häute. Die Einfuhr betrug in den J.

1850:	99934 Ctr.	trockene u.	29746 Ctr.	gesalzene.
1851:	94564 „	„ „	55395 „	„
1852:	76775 „	„ „	42655 „	„

Die Einfuhr betrug	1851.	1852.
Kalbfelle . . . für	1,354500 m$	1,430040 m$
Rauhwerkfelle . . .	2,423190 „	2,789100 „
Leder (gegerbt. u. lakirtes)	1,482330 „	1,545440 „
Pferdehaare	510030 „	519920 „
Borsten	678850 „	530150 „

Thran. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850: 74786 Ctr.
1851: 84070 „
1852: 24030 Fässer.

Hamburg besitzt mehrere Thranbrennereien, steht aber hierin gegen Bremen und Altona zurück.

Eisen. Die Einfuhr aus England betrug in den Jahren

	1850.	1851.	1852.
Roheisen . .	176586 Ctr.	138904 Ctr.	371553 Ctr.
Schmiedeisen	251343 „	303950 „	330573 „
Stahl . . .	20287 „	19610 „	24594 „

Hamburg besitzt mehrere Eisengießereien und Maschinenfabriken.

Kupfer. Die Einfuhr betrug in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
Schwedisches u. chilisches	28202	28775	35990
Chilische Kupfererze .	19070	19792	22528
Australische „ .	4150	—	2897

Die Gesammt-Einfuhr von Kupfererze im Jahre 1852 betrug 40981 Ctr., darunter 7910 Ctr. schwedisches (über Lübeck). Diese Erze werden in der Godefroyschen Kupferschmelze zu Hamburg, auf der kleinen Insel Steinwörder, verarbeitet.

Die Einfuhr der australischen Kupfererze geschieht auf eigenen Godefroyschen Schiffen. Das aus diesen Werken hervorgehende Kupfer, bekannt unter dem Namen Elbkupfer (E. K. W.) wird größtentheils nach Frankreich, Holland, England, dem Zollverein und Oesterreich ausgeführt.

Zink, schlesisches. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1850: 345994 Ctr.
1851: 250130 „
1852: 283114 „ Davon kamen 88827 Ctr. mit der Berliner Eisenbahn.

Wiederausfuhr nach England, Frankreich und den Vereinigten Staaten im J. 1852: 322050 Ctr.

Steinkohlen. Die Einfuhr aus England und Schottland betrug in den Jahren
1850: 7,580662 Ctr. in 1074 Schiffen.
1851: 7,830191 „

1852: 8,5101817 Ctr. oder 181279 Last Kohlen,
und 19093 „ Cinders.
200372

Davon kamen über Altona 56087 Last.

Unter den 1074 Kohlenschiffen im Jahre 1850 befanden sich 717 englische, 182 hannoversche, 71 hamburgische, 58 holsteinische und 46 andere deutsche.

Von diesen Steinkohlen wurden landwärts wieder ausgeführt (meist die Elbe hinauf):

1850: 4,326472 Ctr.
1851: 4,604289 „
1852: 4,497920 „

Hamburg genießt in Bezug auf englische Steinkohlen und Eisen alle Vortheile einer englischen Küstenstadt, denn die Preise derselben sind in Hamburg in gewöhnlichen Jahren eben so billig wie in England (die Seefracht kommt dabei kaum in Anschlag). Welchen Einfluß aber diese beiden wichtigen Artikel auf Dampfschifffahrt, Eisenbahnen und Fabrikthätigkeit haben, braucht nicht erst besonders hervorgehoben zu werden. Der hohe Stand der Kohlen und der Seefracht im Sommer und Herbst 1853, gehört zu den Seltenheiten, in England wie in Hamburg.

Torf. Die Einfuhr aus dem benachbarten Küstenlande betrug in den Jahren

1850: 2,605214 Ctr.
1851: 2,409732 „
1852: 2,304168 „



Guano. Die Einfuhr aus England, Peru rc. betrug in den Jahren 1850: 22805 Ctr. — 1851: 93637 Ctr. 1852: 134621 Ctr.

Lumpen. Die Einfuhr aus dem Hinterlande betrug in den Jahren 1850: 117059 Ctr. — 1851: 132858 Ctr. 1852: 106828 Ctr.

Indigo. Die Einfuhr, meist aus England, betrug in den J. 1850: 14658 Ctr. — 1851: 15171 Ctr. 1852: 15706 Ctr.

Blauholz. Die Einfuhr betrug 1850: 191676 Ctr. 1851: 102443 Ctr. — 1852: 130992 Ctr.

Bau- und Stabholz. Die Einfuhr betrug in den Jahren:

	1851.	1852.
Bauholz .	1,527538 Ctr.	1,614630 Ctr.
Stabholz .	106250 „	91200 „

Getreide. Die Einfuhr betrug in den Jahren:

	1850. Ctr.	1851. Ctr.	1852. Ctr.		
Weizen . .	1,5908450	981034	831382	od. 15686	Last.
Roggen . .	384604	367262	356437	„ 7129	„
Gerste . .	640015	150952	335379	„ 7800	„
Hafer . . .	132499	162849	199556	„ 6437	„
Erbsen, gelbe	91931	57291	117164	„ 2092	„
„ grüne	—	—	13180	„ 236	„
Bohnen . .	61134	26315	82090	„ 1464	„

Die Gesammt-Einfuhr von Getreide- und Hülsefrüchten betrug im J. 1852: 41693 Last, im Werth von 9,781480 M.-B.

Diese Einfuhr führe ich hier blos an, um sie mit der Ausfuhr zu vergleichen. (S. weiter unten.)

Korinthen. Die Einfuhr betrug 1850: 55925 Ctr. 1851: 47340 Ctr. — 1852: 81826 Ctr.

Rosinen. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850:	121468 Ctr.	und	1862 Ctr.	Tafelrosinen.
1851:	59478 "	"	2017 "	"
1852:	98947 "	"	1369 "	"

Manufacturwaaren, seewärts. Die Einfuhr von England (meist für das deutsche Hinterland) betrug . . . . 29,510650 mℬ

Darunter waren:

Baumwollenwaaren für .	12,899000 mℬ
Wolle und Halbwolle für .	8,738400 "
Seide und Halbseide für .	897330 "
Leinen und Halbleinen und Segeltuch für . . .	1,837100 "
Diverse Manufakturen ohne nähere Bezeichnung, für	5,138320 "
	29,510650 mℬ

Ferner von und über Altona . .	2,574950 "
von Frankreich	466450 "

Unter letzteren waren:

Seide und Halbseide für .	210380 mℬ.
Baumwollenwaaren für .	134130 "
Wolle und Halbwolle für .	31470 "
Diverse für	90470 "
	466450 mℬ

von den Niederlanden (Holland) meist Wollenwaaren	126640 "
von Belgien (meist Baumwollenwaaren und Leinen) . . .	114560 "
von Bremen meist Leinen . . .	132220 "
Zusammen seewärts	33,155110 mℬ

Manufakturwaaren, landw. Die Einfuhr aus Deutschland *) (meist zur überseeischen Ausfuhr) betrug: mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn 26,949480 m/ß

Darunter waren:

Wolle und Halbwolle . .	9,208480 m/ß	
Baumwollenwaaren . . .	7,695140 „	
Leinen	4,974230 „	
Seide und Halbseide . .	2,605240 „	
Diverse	2,466390 „	
	26,949480 m/ß	
über Harburg		13,734070 „
Wolle und Halbwolle . .	3,504940 m/ß	
Baumwolle	2,345630 „	
Leinen	1,071290 „	
Seide und Halbseide . .	5,140080 „	
Diverse	1,636130 „	
	13,734070 m/ß	
mit der Fahrpost		2,070920 „
Wollenwaaren	236740 m/ß	
Baumwolle	254930 „	
Leinen	71610 „	
Seide und Halbseide . .	1,310970 „	
Diverse	196670 „	
	2,070920 m/ß	
von der Oberelbe (meist Leinen) .		733020 „
von Lübeck		423970 „
meist Leinen für	286050 m/ß	
Wollenwaaren für .	60830 „	
	423970 m/ß	

*) Alles was land- und flußwärts nach Hamburg kommt, ist, mit geringer Ausnahme, aus dem deutschen Hinterlande.

vom Inland pr. Fuhr (meist Wollenwaaren)	129800 m℔
mit der Altona-Kieler Eisenbahn (meist Wollenwaaren)	125640 „
u. s. w.	
Zusammen fluß- und landwärts .	44,199360 m℔
und seewärts einschl. Altona .	33,155110 „
	77,354470 m℔

Einfuhr von Garnen (größtentheils aus England).

Twist und Baumwollengarn. Die Einfuhr betrug

1851: 22,581920 M.-Bco.
(dem Gewichte nach 403575 Ctr.)

1852: 23,497390 M.-Bco.
(dem Gewichte nach 423315 Ctr.)

Wollengarn. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1851: 12,253310 M.-Bco.

1852: 11,723510 „
(dem Gewichte nach im J. 1852 81621 Ctr.)

Leinengarn (Maschinengarn). Die Einfuhr betrug in den J.

1851: 6,556940 M.-Bco.
(dem Gewichte nach 65936 Ctr.)

1852: 8,256840 M.-Bco.
(dem Gewichte nach 97487 Ctr.)

Hauptartikel der Ausfuhr *).

Getreide. Hamburg ist einer der vorzüglichsten europäischen Getreidemärkte und wichtiger Stapelplatz der großen Kornvorräthe aus dem nahen Mecklenburgischen und den übrigen deutschen Ostseeländern, sogar aus Polen. Auch der Elbe herab kommt viel Getreide aus dem Magdeburgischen und der Saalgegend, zur Weiterverschiffung nach England, Frankreich, Holland rc.

Die Ausfuhr bestand in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
	Ctr.	Ctr.	Last.
Weizen . .	1,167366	774102	10409
Gerste . .	575190	137918	5229
Roggen . .	213061	184442	2889
Hafer . .	64572	52978	4167
Erbsen . .	84377	59343	2486
Bohnen . .	59207	32103	1367
Wicken . .	47083	30268	238
Weizenmehl .	57033	43977	46319 Cr.
Roggenmehl	8057	3589	14818
Kartoffelmehl	8514	7949	3960
Schiffsbrod .	57761	72935	53100

*) Hierunter sind blos die Artikel aus dem Hinterlande verstanden, nicht die Wiederausfuhr ins Hinterland von fremden überseeischen Produkten. (S. Einfuhr.)

Hamburg besitzt 3 bedeutende Dampfmühlen (ohne die vielen Windmühlen).

Auch von Altona kommt viel Weizenmehl, und aus russischen Ostseehäfen Roggenmehl. (Von letzterem 1852 im Jahre 14558 Ctr.)

Fleisch. Die Ausfuhr betrug in den Jahren:

	1851.	1852.
Gesalzenes Schweinefleisch	179407 Ctr.	113145 Ctr.
„ Ochsenfleisch .	6540 „	11928 „
Ger. Schinken und Speck	13802 „	9651 „
Geräuchertes Ochsenfleisch	1953 „	2531 „
Frisches Fleisch . . .	22917 „	7163 „

Ein englisches Haus (Webb u. Comp.) hat in Hamburg, in der Vorstadt St. Pauli, ein großes Schlachthaus (mit Einsalzerei) errichtet. In der Regel werden daselbst wöchentlich an 2000 Schweine geschlachtet. Im April 1851 ließ dieses Haus 700 Schweine auf der Eisenbahn aus Galizien kommen. Auch im Laufe des Jahrs 1853 kamen viele Schweine aus Ungarn nach Hamburg. Berühmt ist das Hamburger **Rauchfleisch** (Ochsenfleisch).

Schlachtvieh. Die Hauptausfuhr ist nach England. In der guten Jahreszeit geht von Hamburg jede Woche ein Dampfschiff mit Vieh nach England (Hull und London) ab.

Ausgeführt wurden in den Jahren 1850: 63517 Stück. — 1851: 139268 Stück und 1852: 113110 Stück.

Das Mastvieh kommt meist aus dem nahen Holsteinischen und ist von ausgezeichneter Güte.

Eingeführt wurden in Hamburg in den Jahren
1851: 207490 Stück,
1852: 194910 Stück, worunter vieles zum eigenen Verbrauch in Hamburg verblieb. (S. vorher S. 95.)

Im Jahre 1852 wurden auch von Hamburg ausgeführt: 27 Schafe nach Australien (Adelaide), 120 Schafe nach Brasilien (Rio Grandedo Sul) zur Veredlung der dortigen Schafzucht, und 5389 Pferde nach dem südlichen Deutschland und Frankreich.

Oelkuchen. Die Ausfuhr, meist nach England, betrug
1850: 133074 Ctr.
1851: 102813 „
1852: 137069 „

Butter- und Käse. Die Butter kommt meist aus dem Holsteinischen, Käse aus Holland.

Die Ausfuhr betrug in den Jahren

	1850.	1851.	1852.
Butter .	107767 Ctr.	114627 Ctr.	97720 Ctr.
Käse . .	15685 „	16946 „	30688 „

wovon etwa ²/₃ nach England und ¹/₃ nach Spanien, Portugal und Canada gingen.

Schafwolle. Die Ausfuhr meist nach England betrug
1850: 117310 Ctr. — 1851: 83284 Ctr. und
1852: 146672 „

Die Ausfuhr deutscher Schafwolle nach England hat gegen frühere Jahre bedeutend abgenommen

(besonders in den ordinären und mittleren Sorten), wegen der großen Concurrenz der Australischen Wolle. Letztere wird sogar jetzt von den Leingarnfabriken in Sachsen und Schlesien aus England über Hamburg bezogen.

Es soll nun ein Wollmarkt in Hamburg errichtet werden, wozu sich diese Stadt als Hauptausfuhrhafen für den deutschen Norden und mitten zwischen Ländern gelegen, die als Ackerbau- und Viehzucht treibend sehr viel Wolle produziren, besonders eignet.

Leinen. Auch die Ausfuhr deutscher Leinen ist bei weitem nicht mehr das, was sie früher war; doch hat sie im Jahre 1852 wieder zugenommen. Die Continentalsperre hat dieser Ausfuhr einen bedeutenden Stoß gegeben, und die Engländer genöthigt, dieser Fabrikation ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, so daß jetzt die englische, schottische und namentlich die irländische Leinwand die deutsche in den überseeischen Ländern vielfach verdrängt hat.

Die Hauptausfuhr deutscher Leinen geht noch nach Brasilien, Mexico und den Westindischen Inseln Cuba, Portorico und St. Thomas. (Siehe neben Manufakturwaaren.)

Lumpen. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1850: 159291 Ctr.
1851: 127731 „

1852: 131464 Ctr. Davon gingen:

96883 Ctr. nach England.

16896 „ in die Ver. Staaten.

S. vorher Einfuhr aus dem Hinterlande.

Zink, schlesisches. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1850: 366936 Ctr.

1851: 237786 „

1852: 322051 „ meist nach England, Frankreich und den Vereinigten Staaten.

Zinkbleche. Die Ausfuhr betrug im J. 1852: 15609 Ctr.

Bauholz. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1850: 636195 Ctr.

1851: 804154 „

1852: 1,057439 „

Stabholz. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1850: 58744 Ctr.

1851: 53425 „

1852: 58032 „

Das Bau- und Stabholz geht meist nach der Niederelbe; dann auch nach England und Spanien ꝛc.

Manufakturwaaren. Die Ausfuhr (aus dem deutschen Hinterlande und einiges aus der Schweiz) betrug in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
	mℬ	mℬ	mℬ
Wolle- u. Halbwollewaaren	15,881610	18,691410	17,491770
Baumwolle u. Halbbaumw.	16,043490	20,606130	21,748310
Leinen- u. Halbleinenwaar.	8,026660	8,972540	9,474770
Seide- u. Halbseidewaaren	5,606410	6,411350	6,761250

In vielen Seiden- und Wollenwaaren, so wie in gemischten Seide-, Wollen- und Baumwollenartikeln, hat in neuerer Zeit der deutsche Handel in mehreren überseeischen Ländern, namentlich in Chili, den französischen fast ganz verdrängt. Auch die Leinen-Ausfuhr hat wieder zugenommen. (S. vorher S. 106.)

Modewaaren. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1850: 14,287950 M.-Bco.
1851: 12,311250 „
1852: 14,743920 „

Feine Eisen- und Stahlwaaren. Die Ausfuhr betrug

1850: 2,430530 M.-Bco.
1851: 3,479440 „
1852: 3,932150 „

Grobe Eisenwaaren. Die Ausfuhr betrug

1851: 442210 M.-Bco.
1852: 1,102550 „

Maschinen. Die Ausfuhr betrug

1850: 1,143230 M.-Bco.
1851: 1,758010 „
1852: 2,701670 „

Glaswaaren. Die Ausfuhr betrug

	1851.	1852.
Hohlglas .	2,121330 M.-Bco.	2,072560 M.-Bco.
Fensterglas	171520 „	246490 „
Spiegel .	163420 „	264490 „

Demnach hat Deutschland über Hamburg verschickt, größtentheils nach überseeischen Ländern, in den Jahren:

	1851.	1852.
Manufaktur- u. Modewaaren	66,992680 M.-Bco.	70,220020 M.-Bco
Eisen- u. Stahlwaaren und Maschinen	5,679660 „	6,736370 „
Glaswaaren	2,456270 „	2,583540 „
Zusammen	75,128610 M.-Bco.	79,539930 M.-Bco.

ohne die übrigen Industrie-Erzeugnisse, was einen erfreulichen Beweis für die Ausbreitung des deutschen Exportgeschäfts liefert.

Davon ging das Meiste nach Südamerika (West- und Ostküste), nach Westindien (Cuba, St. Thomas), nach Mittelamerika (Mexico, Venezuela), nach den Vereinigten Staaten und nach England.

Porzellan- u. Steingut. Die Ausfuhr betrug
1851: 909330 M.-Bco.
1852: 1,007670 „

Feine Holzwaaren. Die Ausfuhr betrug
1851: 924850 M.-Bco.
1852: 1,030050 „

Möbel. Die Ausfuhr, meist aus Hamburg und Berlin, betrug in den Jahren 1851: 808700 M.-Bco.
1852: 1,156030 M.-Bco.

Fortepianos und Fournituren. Die Ausfuhr betrug
1851: 508070 M.-Bco.
1852: 758440 „

Wagen (Kutschen). Die Ausfuhr betrug
1851: 237960 M.-Bco.
1852: 234860 „

Hamburg besitzt mehrere Möbel- und Pianofortefabriken, die meist für überseeische Länder arbeiten, und

sich durch ihre schöne und geschmackvollen Arbeiten auszeichnen. Eben so werden in Hamburg elegante Stadtwagen verfertigt.

Ferner findet man hier vortreffliche Färbereien und Druckereien, Fischbein= und Stockfabriken 2c.

Taschenuhren (meist Schweizer). Davon gehen jährlich beträchtliche Sendungen über Hamburg nach Amerika nnd China.

Im Jahre 1851 wurden ausgeführt für:
197300 M.=Bco. (Einfuhr für 667800 M.=Bco.)
Im Jahre 1852 wurden ausgeführt für:
254320 M.=Bco. (Einfuhr für 906000 M.=Bco.)

Wand= und Tafeluhren. Die Ausfuhr betrug in den J.
1851: 154470 M.=Bco.
1852: 151340 "
Die Einfuhr betrug
1851: 246110 M.=Bco.
1852: 213610 "

Kurze Waaren und andere industrielle Artikel.
Die Ausfuhr betrug
1850: 4,819230 M.=Bco.
1851: 6,234090 "
1852: 4,853500 "

Bei der Ausfuhr kommen zuweilen, im Vergleich zur Einfuhr, große Verschiedenheiten vor, die dadurch erklärt werden, daß mehreres in Hamburg verbleibt, anderes auf Lager kommt und ins nächstfolgende Jahr übergeht. Namentlich gilt solches von Gütern, die im Spätjahr eintreffen.

Nach See und Land eingetheilt bildete Hamburgs **Ein- und Ausfuhr** in den J. 1846 bis 1852 folgende Summen:

Einfuhr.

	1846.	1847.	1848.	1849.
	M.-Bco. *)	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts . . .	176,597100	193,669990	139,880740	169,532580
Land- u. Flußwärts	105,068630	108,070780	105,261210	124,294060
Zusammen .	281,665730	301,740770	245,141950	293,826640
Darunter Altona	14,619530	17,927880	12,712100	26,934580

	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts	210,263850	212,633710	236,192830
Land- und Flußwärts .	142,872220	160,644230	155,835990
Zusammen . .	353,136070	373,277940	392,028820
Darunter Altona . .	37,058130	34,978150	42,365870

Ausfuhr.

	1846.	1847.	1848.	1849.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts . . .	99,392060	113,745500	99,838170	106,012310
Land- u. Flußwärts	177,000000	182,631150	115,741800	163,420720
Zusammen .	276,392060	296,376650	215,579970	269,433030
Darunter Altona	19,384160	19,303660	21,214500	28,698600

	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts	125,199200	136,785230	161,705520
Land- und Flußwärts	188,630050	201,378140	210,789930
Zusammen . .	313,829250	338,163370	372,495450
Darunter Altona . .	32,945710	37,290310	36,694380

*) Die Hamburger Banco-Mark ist ungefähr 15½ Silbergroschen oder 53½ Kreuzer rheinisch.

Die Courant-Mark gleich 12½ Sgr. od. ca. 43½ Kr. (wie in Lübeck).

Gesammt-Ein- und Ausfuhr (einschließlich Altona).

	1846.	1847.	1848.	1849.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts . . .	275,989160	307,415490	239,718910	275,544890
Land- u Flußwärts	282,068630	290,711930	221,003010	287,714780
Zusammen .	558,057790	598,107420	460,721920	563,259670
Darunter Altona	34,003690	37,231540	33,926600	55,633180

	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts	335,463050	349,418940	397,898350
Land- und Flußwärts .	331,502270	362,022370	366,625920
Zusammen .	666,965320	711,441310	764,524270
Darunter Altona . .	70,003840	72,268460	79,060250

Die Steigerung im Gesammtverkehr gegen den Durchschnitt der Vorjahre 1848 bis 1851 war im Jahre 1852: seewärts 33 pCt. und Land- und Flußwärts (Binnenland) 22 pCt.

Die größte Steigerung zeigte sich bei der Ausfuhr seewärts, nämlich 38 pCt.

Specieller Ueberblick von 1849 bis 1852.

Einfuhr Land- und Flußwärts.

	1849.	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn	39,573130	46,477430	54,655250	60,774440
landwärts pr. Fuhr und pr. Post . .	28,749590	35,883490	52,652100	39,542120
von Harburg . .	25,130140	29,036180	29,468840	28,039420
von der Oberelbe .	22,123920	22,347530	15,200360	17,224890
von der Niederelbe	1,980000	2,164510	2,659000	3,002600
von Lüneburg . .	381070	542090	324900	318430
von Lübeck pr. Fuhr u. pr. Stecknitz Can.	5,125150	5,433820	4,274490	5,225050
v. Schlesw.-Holsteiu pr. Eisenbahn .	1,231060	987170	1,409290	1,709040
	124,294060	142,872220	160,644230	155,835990

Ausfuhr land- und flußwärts.

	1849.	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
mit d. Berlin-Hamburger Eisenbahn	64,508430	77,021980	81,994860	88,254890
landwärts pr. Fuhr und pr. Post . .	17,089220	31,795870	44,920680	47,217800
nach Harburg . .	29,506970	26,374460	25,810220	23,993880
nach der Oberelbe .	23,958500	24,977110	22,058750	24,256120
nach der Niederelbe	2,880120	3,605530	3,106140	4,107750
nach Lüneburg . .	1,221590	1,035710	916410	1,027690
nach Lübeck pr. Fuhr und pr. Stecknitz	18,272470	18,403300	13,882180	13,535640
n. Schlesw.-Holstein p. Eisenb. (oh. Altona)	5,983420	5,416090	8,688900	8,396160
	163,420720	188,630050	201,378140	210,789930

Nach der Verschiedenheit der Waaren stellte sich die Ein- und Ausfuhr Hamburgs in den Jahren 1849 bis 1852 wie folgt:

Einfuhr

	1849.		1850.		1851.	
	M.-Bc.	pCt.	M.-Bc.	pCt.	M.-Bc.	pCt.
Verzehrungsgegenst.	75,677750	26	83,560320	24	87,208620	24
Bau- u. Brennmater.	6,233140	2	7,974600	2	8,271000	2
andre Rohstoffe- u. Halbfabrikate .	103,839370	36	123,132320	35	120,369090	32
Manufakturwaaren und Leinen . .	62,792120	21	74,104550	21	78,773200	21
Kunst- u. Industrieerzeugnisse . .	21,145800	7	28,394370	8	34,825000	9
Gemünztes u. ungem. Silber und Gold	24,138460	8	35,969910	10	43,831030	12
	293,826640	100	353,136070	100	373,277940	100

Einfuhr im Jahre 1852.

	M.-Bco.	pCt.	Davon kamen landwärts:
Verzehrungsgegenstände . .	87,246620	22	23,214230 M.-Bco.
Bau- und Brennmaterial .	8,739520	2	4,033360 „
a. Rohstoffe u. Halbfabrikate	136,661640	35	35,960000 „
Manufakturwaaren u. Leinen	77,914600	20	44,473430 „
Kunst- u. Industrieerzeugnisse	36,313910	9	22,185340 „
Gem. u. ungem. Gold u. Silb.	45,152530	12	25,969630 „
	392,028820	100	155,835990 M.-Bco.

Ausfuhr.

	1849. M.-Bc.	pCt.	1850. M.-Bc.	pCt.	1851. M.-Bc.	pCt.
Verzehrungsgegenst.	65,836140	24	74,549750	24	74,301810	22
Bau- u. Brennmater.	2,739620	1	4,326330	1	4,858180	1
andere Rohstoffe und Halbfabrikate .	103,556590	38	119,809550	38	115,328800	34
Manufakturwaaren und Leinen . .	53,588840	20	61,452360	20	67,748510	20
Kunst- u. Industrieerzeugnisse . . .	20,588500	8	25,467230	8	33,325960	10
Gemünztes u. ungem. Gold und Silber	23,123340	9	28,134030	9	42,600110	13
	269,443030	100	313,829250	100	338,163370	100
Mehreinfuhr gegen Ausfuhr . . .	24,383610		39,306820		35,114570	

Ausfuhr im Jahre 1852.

	M.-Bco.	pCt.	Davon gingen landwärts:
Verzehrungsgegenstände . .	77,327710	21	41,234350 M.-Bco.
Bau- und Brennmaterial .	5,302640	1	3,826650 „
a. Rohstoffe u. Halbfabrikate	137,315590	37	82,201900 „
Manufakturwaaren u. Leinen	71,225630	19	33,056070 „
Kunst- u. Industrieerzeugnisse	36,677280	10	13,869060 „
Gem. u. ungem. Gold u. Silb.	44,646600	12	36,601900 „
	372,495450	100	210,789930 M.-Bco.
Mehreinfuhr gegen Ausfuhr	19,533370		

Gegen die mittlere Zahl aus den Jahren 1846 bis 1849 ergab sich im Jahr 1850 eine Zunahme bei der Einfuhr von 26 pCt., bei der Ausfuhr von 19 pCt.; dem Werthe nach 121,926129 M.=Bco., dem Gewichte nach 9,524085 Ctr.

Das Gewicht der Güter betrug:

	1850.	1851.	1852.
in der Einfuhr .	25,786481 Ctr.	26,398182 Ctr.	29,033628 Ctr.
in der Ausfuhr .	17,022072 „	16,325437 „	18,512750 „
	42,808553 Ctr.	42,723619 Ctr.	47,546378 Ctr.

Davon kamen im Jahre 1852:

auf die Einfuhr	seewärts . . .	17,162748 Ctr.	
„ „ „	land= u. flußwärts	11,870880 „	
			29,033628 Ctr.
auf die Ausfuhr	seewärts . . .	6,890412 Ctr.	
„ „ „	land= u. flußwärts	11,622338 „	
			18,512750 „
			47,546378 Ctr.
Gesammtverkehr	seewärts . . .	24,053160 Ctr.	
„	land= u. flußwärts	23,493218 „	
		47,546378 Ctr.	

Nach dieser Aufstellung ging, dem Gewichte nach, fast eben so viel land= und flußwärts als seewärts.

Seeversicherungen.

Die außerordentliche Zunahme des Hamburger Seehandels zeigt sich auch in den abgeschlossenen Seeversicherungen, die sich in den letzten 30 Jahren um 250 bis 275 pCt. vermehrt haben.

Die Summe dieser Seeversicherungen in Hamburg (bei Gesellschaften, Privaten und Agenten auswärtiger Compagnien), betrug durchschnittlich von

1816—1823	132,274000	m#	Durchschn.=	Prämie	$2^{9}/_{16}$	pCt.
1824—1831	142,697000	"	"	"	$2^{13}/_{16}$	"
1832—1839	212,012000	"	"	"	$1^{17}/_{32}$	"
1840—1747	291,664000	"	"	"	$1^{15}/_{32}$	"
im J. 1848	249,793500	"	"	"	$2^{1}/_{16}$	"
" 1849	281,000000	"	"	"	$1^{1}/_{2}$	"
" 1850	312,000000	"	"	"	$1^{1}/_{2}$	"
" 1851	316,826500	"	"	"	$1^{1}/_{2}$	"

Ohne die Privat=Versicherer und Agenten auswärtiger Gesellschaften, wurden bei 22 Gesellschaften versichert in den Jahren:

1849	für	258,247200	M.=Bc.	Durchschn.=Prämie		1,56	pCt.
1850	„	278,156600	„	„	„	1,50	„
1851	„	278,916500	„	„	„	1,50	„
1852	„	288,311500	„	„	„	1,49	„

(Siehe Tabellarische Uebersichten des handelsstatistischen Bureaus in Hamburg für 1852. S. 118.)

Außer den Einheimischen (Deutschen) lassen auch häufig Engländer, Amerikaner, Dänen, Schweden ꝛc. ihr Gut in Hamburg versichern, wegen der Billigkeit der Assecuranz=Prämien sowohl, als wegen der Leichtigkeit der Zahlungsmittel durch Hülfe trefflicher Handelsgerichte und solidarischen Vertretung der Hamburger Versicherungsgesellschaften.

Hamburgs Seeschifffahrt.

Die Zahl der in Hamburg angekommenen und abgegangenen Seeschiffe hat in den letzten 10 Jahren mit der Zahl der Güter zugenommen. (Die Jahre 1848/9 waren Ausnahmsjahre, in Folge der kriegerischen Verhältnisse mit Dänemark.)

Hamburgs größter Verkehr ist, wie bereits bemerkt, mit England, und meist in Englischen und Hamburgischen Schiffen. (Man zählt in Hamburg beständig zwischen 700 und 800 englischen Matrosen auf anwesenden Schiffen.)

Die Gesammtzahl der in Hamburg im Jahre 1851 eingelaufenen englischen Schiffe (aus England und andern Ländern kommend) betrug 1232 Schiffe von 120225 Hamburger Last oder 360675 englische Tonnen und 15062 Mann Besatzung.

Im Jahre 1852 betrug diese Zahl der eingelaufenen englischen Schiffe: 1440 Schiffe von 139732 Hamb. Last oder 419196 Tonnen und 17554 Mann Besatzung, darunter 985 Steinkohlenschiffe und 46 leere.

Die Zahl der im Jahre 1851 von Hamburg abgegangenen englischen Schiffe, mit Ladung und in Ballast (unter letzteren sind viel leere zurückkehrende Steinkohlenschiffe), betrug 1231 Schiffe von 120212 Last oder 360636 Tonnen, und 15068 Mann Besatzung.

Die Zahl der im J. 1852 von Hamburg abgegangenen englischen Schiffe betrug: 1440 Schiffe von 139688 Last und 17560 Mann Besatzung, darunter 823 leere Schiffe (Steinkohlenschiffe).

Die englischen Schiffe bilden sonach in der Tonnenzahl fast die Hälfte von Hamburgs ganzer Seeschifffahrt, und mit den Hamburger Schiffen fast ³/₄.

Nach überseeischen Ländern war Hamburgs stärkster Schifffahrtsverkehr in den Jahren 1851 und 1852 mit Südamerika, West- und Ostküste (nämlich Chili, Brasilien und La Plata Staaten); mit Westindien (Cuba, Haiti, Portorico, St. Thomas), Venezuela und Mexicanische Küste; mit den Vereinigten Staaten und Britisch-Nordamerika; mit Californien und Australien, und mit China und Ostindien.

Uebersicht

der in Hamburg ein- und ausgelaufenen Seeschiffe, in den Jahren 1850, 1851 und 1852, nach einzelnen Ländern.

Es kamen an:

a) von transatlantischen Ländern:

	1850.	1851.	1852.
von Australien	1	1	4
„ China	—(?)	10	16
„ Ostindien und Java . . .	32	15	30
„ Afrika's Ostküste	—	1	3
„ der Capstadt	1	1	—
„ Afrika's Westküste	6	10	9
„ Madeira	4	4	3
„ den Canarische Inseln . .	7	—	1
„ Azoren	3	—	1
„ Amerikas Westküste u. Südsee	14	20	31
„ Buen.-Ayres und Montevid.	12	7	9
„ Brasilien	108	133	119
„ Venezuela	19	33	31
„ Neu-Granada	1	3	3
„ Portorico, St. Thomas und St. Croix	16	13	16
„ Brit. Westindien	1	3	3
„ Mexikos Ostküste	8	12	13
„ Haiti	43	38	47
„ Cuba	69	64	69
„ den Vereinigten Staaten .	60	50	69
„ Grönland	3	3	3
	408	421	480

b) von europäischen Ländern:

	1850.	1851.	1852.	
von Großbritanien u. Irland	847	833	935	(darunter 18 leer)
„ do. mit Steinkohlen	1074	1000	985	
„ Holland	307	346	350	(darunter 7 leer)
„ Belgien	76	85	102	„ 3 „
„ Frankreich, am atl. Ozean	129	140	106	„ 2 „
„ „ am mittl. Meer	28	25	35	
„ Portugal	37	26	39	
„ Spanien, am atl. Ozean	11	13	16	
„ „ am mittl. Meer	27	22	22	
„ Sizilien und Neapel . .	40	48	40	
„ Triest und Venedig . .	18	14	10	
„ Jon. Inseln, Griechenland und schwarze Meer .	14	8	13	
„ Türkei und Egypten . .	28	13	23	
„ Sardinien	7	6	4	
„ Livorno	8	7	9	
„ Bremen und Weser . .	385	442	459	(darunter 33 leer)
„ Ostfriesland . . . . . }	183	235	236	} „ 13 „
„ Oldenburg . . . . . }			22	} „ 12 „
„ Holstein, Schleswig und Dänemark	100	72	93	
„ Lübeck	—	—	2	
„ Mecklenburg	4	2	9	
„ Preußen	18	42	18	
„ ruff. Häfen am schw. Meer	—	—	8	
„ Rußland	15	16	12	
„ Archangel	5	8	14	
„ Schweden	10	16	15	
„ Norwegen	—	13	30	
„ Niederelbe . . . . . }	315	316	} 317	
„ Helgoland . . . . . }			} 36	
	3686	3748	3960	einschl. Dmpfsch.
Gesammtzahl .	4094	4169	4440	

Es gingen ab:

a) nach transatlantischen Ländern:

	1850.	1851.	1852.
nach Australien	4	5	8
„ China	— (?)	— (?)	7
„ Ostindien, Java und Inseln	21	18	12
„ Afrika's Ostküste	5	5	4
„ Capstadt	—	1	2
„ Afrika's Westküste	5	9	5
„ Cap Verd	4	2	1
„ Madeira	1	1	2
„ den Canarischen Inseln . .	7	2	—
„ Azoren	2	1	1
„ Kamschatka	—	—	4
„ Amerika's Westküste und Südsee	62	50	56
„ Russ. Nordamerika . . .	—	—	1
„ Californien	— (?)	— (?)	11
„ Buen.-Ayres und Montevid.	25	31	38
„ Brasilien	66	78	83
„ Niederl. Guyana	1	—	—
„ Venezuela	10	27	28
„ Neu-Granada	—	—	1
„ Brit. Westindien	3	3	4
„ Honduras	3	—	—
„ Portorico, St. Thomas und St. Croix	25	25	31
„ Curaçao u. St. Barthelemy	2	2	2
„ Haiti	11	13	9
„ Cuba	23	21	22
„ Mexico's Ostküste	13	16	13
„ den Vereinigten Staaten .	43	57	88
„ Brit. Nordamerika . . .	37	35	53
„ Grönland	3	3	3
	376	405	489

Es gingen ab:

b) nach europäischen Ländern:

	1850.	1851.	1852.	
nach Großbrittannien und Irland	1757	1658	823	beladen.
			999	leer.
„ Holland	189	163	177	(darunter 44 leer)
„ Belgien	8	11	17	
„ Frankreich	103	82	87	„ 5 „
„ „ am mittl. Meer	14	8	—(?)	
„ Portugal	19	26	25	„ 9 „
„ Spanien	50	55	55	„ 18 „
„ „ am mittl. Meer	3	7	—	„ 2 „
„ Gibraltar	—	1	—	
„ Sizilien und Neapel	4	4	7	(darunter 2 leer)
„ Triest und Venedig	13	9	22	
„ Livorno, Genua und Kirchenstaat	1	3	2	
„ Türkei und Egypten	2	1	—	
„ Odessa	—	1	2	
„ Russischen Ostseehäfen	48	35	53	(darunter 15 leer)
„ d. weiß. Meer (Archangel)	15	28	51	„ 45 „
„ Schweden	54	48	42	„ 19 „
„ Norwegen	56	78	115	„ 42 „
„ Island	—	—	1	
„ Niederelbe	442 (mit Helgoland)	522 (mit Helgoland)	520	„ 505 „
„ Helgoland			36	„ 2 „
„ Bremen und Weser	310	332	385	„ 72 „
„ Ostfriesland	270 (mit Oldenburg)	351 (mit Oldenburg)	276	„ 175 „
„ Oldenburg			75	„ 23 „
„ Holstein	261 (mit Schleswig und Dänemark)	191 (mit Schleswig und Dänemark)	63	„ 57 „
„ Schleswig			57	„ 51 „
„ Dänemark			32	„ 23 „
„ Preußen	101	101	62	„ 10 „
„ Mecklenburg	16	8	7	„ 4 „
„ Lübeck	2	1	—	
	3738	3724	3991	
Gesammtzahl	4114	4129	4480	

In den 8 vorhergehenden Jahren war der Verkehr mit transatlantischen Ländern wie folgt:

Zahl der eingelaufenen Segelschiffe:

	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
aus Ostindien u. China	12	18	25	22	24	24	19	25
von d. Afrik. Westküste	1	3	5	10	11	11	11	9
von d. Amerikan. Westküste u. der Südsee	9	16	9	19	21	18	14	5
von Venezuela . . .	16	20	19	20	18	22	19	13
„ Haiti	26	19	31	38	31	33	26	30
„ Cuba	84	97	63	48	68	63	64	41
„ den Ver. Staaten	56	62	59	67	33	38	36	34
aus Brasilien . . .	117	112	94	130	105	104	111	74

Zahl der ausgelaufenen Segelschiffe:

	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
nach Ostindien u. China	13	12	20	17	20	23	12	13
„ d. Afrik. Westküste	2	6	10	11	12	18	6	8
„ d. Amerik. Westküste und Südsee .	23	20	24	25	22	19	21	26
nach Venezuela . .	11	14	17	19	14	14	12	13
„ Haiti	7	10	17	8	14	23	7	9
„ Cuba	35	47	29	27	33	33	19	20
„ d. Ver. Staaten	29	60	42	34	38	50	49	33
„ Brasilien . .	57	39	45	54	48	51	47	38

Die Gesammtzahl der in den letzten 12 Jahren in Hamburg angekommenen Seeschiffe und deren Tragkraft und Bemannung, stellt sich folgendermaßen heraus:

	Segelsch.	Tragfähigkeit. Last à 6000 Pfd.	Darunter waren beladen: Segelsch.	Lastzahl.	Mannschaft der beladenen und leeren.
1841	3194	165246	2890	156293	23681
1842	2330	173588	3101	166850	24822
1843	3538	177983	3409	173055	25701
1844	3260	161434	3066	154483	22770

	Segelsch.	Tragfähigkeit. Last à 6000 Pfd.	Darunter waren beladen: Segelsch.	Lastzahl.	Mannschaft der beladenen und leeren.
1845	3990	194808	3682	187677	27008
1846	3779	186021	3453	177554	26122
1847	4178	210630	3871	202496	29407
1848	3304	197878	3005	186538	25680
1849	3459	188094	3164	177782	24692
1850	4094	243533	3738	230667	33168
1851	4169	248179	3803	235950	34266
1852	4440	280565	4037	262050	37787

Zu Ende des 18. und Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts war die Zahl der in Hamburg angekommenen Seeschiffe (nach Soetbeer, 1840, S. 17) wie folgt:

im Jahre 1791	. . 1504	Schiffe.
1792	. . 1700	„
1793	. . 1455	„
1794	. . 1820	„
1795	. . 2107	„
1796	. . 1919	„
1797	. . 1869	„
1798	. . 1901	„
1799	. . 1960	„
1800	. . 1895	„
1801	. . 2177	„
1802	. . 2108	„

Ferner in den Jahren 1825 bis 1840 2327 bis 2937 Schiffe jährlich (darunter im Jahre 1836 2497 Schiffe von 110408 Last).

Nach Ländern vertheilt kamen von diesen eingelaufenen Schiffen:

Jahr	aus Europa u. der Levante. Schiffe.	Last.	von transatl. Plätzen. Schiffe.	Last.	Zus. Schiffe.
1841	2828	129966	366	35280	3194
1842	2958	136168	372	37420	3330
1843	3141	137153	397	40830	3538
1844	2915	126249	345	35184	3260

aus Europa u. der Levante.			von transatl. Plätzen.		Zus.
Jahr	Schiffe.	Last.	Schiffe.	Last.	Schiffe.
1845	3579	152673	411	42135	3990
1846	3432	151436	347	34584	3779
1847	3821	173770	357	36860	4178
1848	2962	162563	342	35206	3304
1849	3191	160210	268*)	27884	3459
1850	3686	202829	409	40703	4084
1851	3748	206376	421	41803	4169
1852	3960	230645	480	49920	4440

Recapitulation

der in den Jahren 1850 bis 1852 in Hamburg angekommenen und von dort abgegangenen Seeschiffe.

Angekommen von transatlantischen Häfen:

	1850.			1851.			1852.	
Schiffe	Last.	Mann.	Sch.	Last.	Mann.	Sch.	Last.	Mann.
408	40703	4878	421	41803	5000	480	49920	5764

Angekommen von europäischen Häfen:

	1850 Sch.	Last.	Mann.	1851 Sch.	Last.	Mann.	1852 Sch.	Last.	Mann.
bel.	3330	189964	28290	3382	194147	29266	3557	212130	26656
leere	356	12865		366	12229		403	18515	2367

Die Gesammtzahl der von den transatlantischen und europäischen Häfen angekommenen Schiffe betrug in den Jahren

1850: 4094 Schiffe mit 243532 Last und 33168 Mann.
1851: 4169 " " 248179 " " 34266 "
1852: 4440 " " 280565 " " 37787 "

*) In dem Kriegsjahre 1849 hielten die Dänen die Elbe blokirt, daher die bedeutende Abnahme.

Abgegangen nach transatlantischen Häfen:

1850.			1851.			1852.		
Schiffe.	Last.	Mann.	Sch.	Last.	Mann.	Schiffe.	Last.	Mann.
354	33392	4351	405	39452	4705	475 b. in Ballast 14	50342	5759

Abgegangen nach europäischen Häfen:

1970 bel.	115277	28774	3724	208260	29458	1855 b.	122328	19552
1790 leer	94393					2136 l. u. in Ballast.	109058	12662

Die **Gesammtzahl** der nach den transatlantischen und europäischen Häfen **abgegangenen** Schiffe betrug in den Jahren

1850:	4114 Schiffe mit	243062 Last	und	33125 Mann.
1851:	4129 „ „	247712 „	„	34163 „
1852:	4480 „ „	287128 „	„	37973 „

Gesammtbewegung der Hamburger Seeschifffahrt (ohne Fischerboote) im Jahre 1852:

angekommen	4440 Schiffe.	280515 Last.	37787 Mannschaft.
abgegangen	4480 „	281728 „	37973 „
	8920 Schiffe.	562243 Last.	75760 Mannschaft.
		od. 1,686729 engl. Tonnen zu 20 Ctr.	

Die Zahl der in Hamburg eingelaufenen **Fischerfahrzeuge** aus See, belief sich in den Jahren

1849	auf 963 Schiffe	von 5374 Last.	
1850	„ 819 „	„ 4454 „	
1851	„ 1109 „	„ 5970 „	
1852	„ 991 „	„ 5566 „	

Die Zahl der **Flußfahrzeuge**, die in den Jahren 1850 bis 1852 in Hamburg ankamen, war wie folgt:

	1850.		1851.		1852.	
	Schiffe.	Last.	Schiffe.	Last.	Schiffe.	Last.
von der Oberelbe	4246	105230	3814	93125	4586	121209
„ „ Niederelbe	50571	329619	53676	353680	57419	376438
Zusammen .	54817	434849	57490	446805	62005	497647

Daraus geht hervor, wie viel bedeutender die Flußschifffahrt auf der Niederelbe gegen die der Oberelbe ist. Die Zahl der Oberelbschiffe hatte im Jahre 1851 sehr abgenommen, im Jahre 1852 aber wieder zugenommen.

Folgendes ist die Zahl aller in Hamburg eingelaufenen See- und Flußfahrzeuge.

	1850.		1851.		1852.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Seeschiffe	4094	243532	4169	248179	4440	280565
Fischerfahrz. aus See	819	4454	1109	5970	991	5566
Flußfahrzeuge v. der Niederelbe	50571	329619	53676	353680	57419	376438
ditto Oberelbe	4246	105230	3814	93125	4586	121209
Zusammen .	59730	682835	62768	700954	67436	783778

Ueberblick

der zu Hamburg, Altona u. Harburg *) angekommenen Seeschiffe im Jahre 1852, nach Lasten von 4000 Pfd.

	1851.		1852.	
mit Ladung von	Sch.	Last.	Sch.	Last.
transatlant. Häfen zu Hamburg	421	62704½	480	74880
" " " Altona .	41	6188	54	6599
" " " Harburg .	—	—	1	128
	462	68892½ (15,3 pCt.)	535	81607 (15,7 pCt.)
Europa u. d. Levante zu Hamburg	3382	291220½	3557	318195
" " " Altona .	1488	52930	1439	50758
" " " Harburg .	273	12831	467	23573
	5143	356981½ (79,3 pCt.)	5463	392526 (75,8 pCt.)

*) Diese 3 Orte liegen so nahe zusammen, daß sie fast einen Hafen bilden, unter verschiedener Landes-Hoheit.

	1851.		1852.	
leer und in Ballast von	Sch.	Last.	Sch.	Last.
europäischen Häfen zu Hamburg	366	18343½	403	27773
„ „ „ Altona .	47	2989	235	8992
„ „ „ Harburg .	62	2971	223	7349
	475	24303½	861	44114
	(5,4 pCt.)		(8,5 pCt.)	
Zusammen . .	6080	450177½	6859	518247

An allen 3 Orten zeigte sich im Jahre 1852 (gegen 1851) eine bedeutende Zunahme, sowohl von transatlantischen als europäischen Häfen, namentlich in der Lastenzahl der Schiffe. Blos bei Altona findet man in den eingelaufenen beladenen Schiffen von Europa eine kleine Abnahme; dagegen eine Zunahme in den daselbst von europäischen Häfen eingelaufenen leeren Schiffen.

Hamburgs See-Dampfschifffahrt.

(Vergleiche damit vorher „Dampfschifffahrt auf der Unterelbe.“)

Die Zahl der in Hamburg von England, Frankreich, Holland und Belgien eingelaufenen See-Dampfer, nach Flaggen, betrug in den Jahren:

Jahr.	von Großbritannien:				von d. Niederlanden:				von Frankreich:				von Belgien		Zusammen	
	Englische		Hamburger		Holländ.		Englische		Französisch		Bremer		Belgische			
	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen
1839	21	226	—	—	2	42	2	2	5	58	—	—	2	18	32	346
1840	16	219	—	—	2	44	—	—	5	67	—	—	2	13*)	25	343
1841	13	181	2	19	2	45	—	—	5	65	—	—	—	—	22	310
1842	13	178	3	49	2	48	—	—	4	71	—	—	—	—	22	346
1843	13	192	3	48	3	48	—	—	3	44	—	—	—	—	22	332
1844	18	177	3	46	2	47	—	—	2	37	—	—	—	—	25	307
1845	19	177	2	39	2	44	—	—	3	35	—	—	—	—	26	295
1846	17	185	5	70	2	48	—	—	3	38	—	—	—	—	27	341
1847	17	214	6	10	2	45	—	—	2	38	1	2	—	—	28	409
1848	25	242	6	74	2	48	—	—	2	18	—	—	—	—	35	382
1849	31	246	8	81	3	27	4	12	3	26	—	—	—	—	49	392
1850	26	298	9	153	4	57	—	—	2	20	—	—	—	—	41	528
1851	29	326	8	174	3	52	—	—	2	20	—	—	—	—	49	572
1852	36	385	8	177	3	76	—	—	2	20	—	—	—	—	49	658

*) Die Dampfschifffahrt unter belgischer Flagge war seit 1840 eingestellt, im Jahre 1853 aber wieder erneuert worden.

Im Jahre 1852 kamen folgende Seedampfer in Hamburg an, einschließlich derer von Norwegen, Schweden, Helgoland und Bremen:

	Dpfsch.	Last.	Mannschaft
von England (unter engl. Flagge)	385	53125	8661
" " " hamb. "	177	22512	3389
	562 *)	75637	12050
von Holland: Amsterdam und Rotterdam (unter holländ. Flagge)	76	7862	1593
von Amsterdam 51			
" Rotterdam 25			
von Frankreich: Havre (unter französischer Flagge)	20	1792	436
von Norwegen (unter engl. Flagge)	22	2814	410
" Schweden (unter schwed. Fl.)	1	25	8
" Bremen (unter engl. Flagge)	10	577	106
" Helgoland (unter engl. Fl.) .	34	4488	544
	725	93195	15147

Vor 1841 ging noch kein Hamburger Dampfer nach Hull (blos englische von Gee und Comp.) Jetzt sind 8 Dampfer unter Hamburger Flagge von 1006 Commerzlasten (zu 6000 Pfd.) in der Fahrt nach England beschäftigt, und die Fracht zwischen England und Hamburg ist seit 1841 fast um die Hälfte ermäßigt.

---

*) Darunter kamen von Hull 236 Dampfschiffe.
" London 181 Dampfschiffe ꝛc.

Wie weit Hull in der Dampfschifffahrt Hamburg voraus ist, geht aus der Zahl dessen Dampfer hervor. An Seedampfern besaß nämlich Hull im Jahre 1853: 25 von 2749 Pferdekraft und 9139 Tonnen; an Flußdampfern 23 von 1135 Pferdekraft u. 2218 Tonnen.

Nach transatlantischen Ländern besteht noch keine directe Dampfschifffahrt in Hamburg; doch will jetzt Sloman eine neue Dampfschiff-Linie durch 2 große Schraubenschiffe von 1000 Tonnen jedes, nach Newyork ins Werk setzen, wovon eins für amerikanische Rechnung und unter amerikanischer Flagge gehen und zugleich die Posten befördern soll. Sloman hatte bereits im Jahre 1849 ein Dampfschiff „Helene Sloman" für Newyork in Fahrt, das aber auf seiner zweiten Reise im Jahre 1850 scheiterte. Bremen ist hierin Hamburg voraus. S. Weser.

Hamburg steht gegenwärtig (1853) mit 12 europäischen Plätzen in directer regelmäßiger Dampfverbindung, nämlich mit Hull, London, Grimsby, Hartlepool, Newcastle (sämmtlich in England), Leith (in Schottland); sodann mit Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Havre, Bergen und Gothenburg. 16 *) englische und 8 Hamburger Dampfer unterhalten die Verbindung mit England. (Unter der Hamburger Flagge gehen 4 Elb-Humber, und 2 Slomansche nach London.)

---

*) Nach der vorhergehenden Aufstellung (Seite 130) waren im Jahre 1852 36 englische Dampfer in Hamburg eingelaufen, die usammen 385 Reisen machten. Darunter sind ohne Zweifel die Dampfschiffe für Viehtransporte und die von Helgoland kommenden Dampfer begriffen.

Die Abfahrt der Seedampfer von Hamburg war im Jahre 1853 wie folgt:

nach London, 2mal wöchentlich in 50—60 St.	6	Dampfer.
(Mit dem Londoner Dampfer geht die Post. Im Sommer gehen auch wöchentlich Dampfschiffe mit Schlachtvieh nach London.)		
nach Hull, 4 bis 5mal wöchentl. in 36—40 St.	11	„
(Nach Hull gehen die directen Auswandererzüge für Nord-Amerika, über Liverpool.)		
nach Grimsby (bei Hull) wöchentlich 1mal in 36 bis 38 Stunden (seit 1852) .	2	„
(Diese 2 Dampfer sind von Hamburg an die englische Actiengesellschaft in Great Grimsby verkauft worden.)		
nach Newcastle, wöchentlich 1mal in 40—42 St.	2	„
„ Hartlepool (bei Stockton) wöchentlich 1mal in 40—42 Stunden	1	„
„ Leith, wöchentlich 1mal in 40—42 St.	2	„
„ Amsterdam, jed. 5ten Tag in 30—40 St.	1	„
„ Rotterdam, 3mal monatlich in 22—24 St.	1	„
„ Antwerpen (seit 1853) wöchentlich in 27—28 Stunden	1	„
„ Havre, alle 14 Tage, in 50—60 Stunden	1	„
„ Bergen (Norwegen) alle 14 T. (seit 1853)	1	„
„ Gothenburg (Schweden), alle 14 Tage	1	„
Die eine Woche von Hamburg, die andere Woche von Gothenburg ab. Ein zweiter Dampfer soll in Kurzem erbaut werden.		

Hamburgs Rhederei.

Die starke Zunahme dieser Rhederei während der letzten 15 Jahren zeigt folgende Aufstellung:

Jahr. (Ende Dcbr.)	Seeschiffe.	Lasten. à 6000 Pfd.	Durchschnittlich pr. Schiff.
1838	163	12999	80 Last.
1839	174	14241	82 "
1840	193	15875	82 "
1841	204	16749	82 "
1842	214	17273	81 "
1843	207	17220	83 "
1844	206	17670	86 "
1845	223	19023	85 "
1846	228	19515	86 "
1847	249	22203	89 "
1848	257	23897	93 "
1849	286	27351	96 "
1850	326	31670	97 "
1851	351	34633	99 "
1852	369	37628	102 "

Gegen das Jahr 1842 hat Hamburgs Rhederei im Jahr 1852 um 155 Schiffe und 20355 Lasten zugenommen, mehr als das Doppelte in der Tragfähigkeit, da jetzt die Seeschiffe (zur langen Fahrt) im Durchschnitte viel größer gebaut werden wie sonst.

Nach der Tragfähigkeit der Schiffe bestand die Hamburgische Rhederei aus folgenden Fahrzeugen:

	Zu Anfang der Jahre				
Schiffe bis	1843.	1844.	1845.	1846.	1848.
zu 100 Last (od. 300 engl. Tonnen)	142	136	133	146	159
von 101 bis zu 150 Last . . .	61	60	58	60	67
„ 151 „ „ 200 „ . . .	11	11	13	13	14
„ 201 „ „ 250 „ . . .	—	—	2	3	8
„ 251 „ „ 300 „ . . .	—	—	—	1	1
„ 301 „ „ 350 „ . . .	—	—	—	—	—
„ 351 Last und darüber . . .	—	—	—	—	—
	214	207	206	223	249

	Zu Anfang der Jahre				
Schiffe bis	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.
zu 100 Last (od. 300 engl. Tonnen)	158	179	202	216	213
von 101 bis zu 150 Last . . .	70	69	79	85	97
„ 151 „ „ 200 „ . . .	18	23	25	27	31
„ 201 „ „ 250 „ . . .	10	9	11	12	14
„ 251 „ „ 300 „ . . .	1	4	5	5	9
„ 301 „ „ 350 „ . . .	—	2	4	3	1
„ 351 Last und darüber . . .	—	—	—	3	4
	257	286	326	351	369

Unter den 369 Schiffen vom Jahre 1852 waren:

7 von 300 bis 450 Last (900 bis 1350 Tonnen).
21 „ 200 Last und darüber (600 Tonnen).
149 „ 100 Last und darüber (300 Tonnen).
192 unter 100 Last.
369 ohne die kleinen Fahrzeuge, Ewer 2c. und ohne die Dampfschiffe.

(Vergleiche auch damit die Rhederei von Altona weiter unten.)

An Dampfschiffen besaß Hamburg am Schlusse des Jahres 1852:

9 eigene Seedampfer,
4 „ Flußdampfer,
3 „ Bugsirdampfer (Schleppschiffe).

Von den 9 Seedampfern gehören 4 (eiserne) der Elb- und Humber- (Hull) Gesellschaft an (meist für Güter bestimmt), und 2 eiserne dem Rheder Sloman, ebenfalls zwischen Hamburg und England fahrend.

Außerdem besitzt die Hamburger-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft 4 Segelschiffe und die Nord- und Süd-Amerikanische Schifffahrtsgesellschaft 2 Segelschiffe.

Die bedeutendsten Rheder in Hamburg sind:

J. C. Godefroy u. Sohn, mit 26 eigenen Seeschiffen (Segelsch.)
und R. M. Sloman mit 14 „ „ „

zusammen mit 40 großen Schiffen, deren Tragfähigkeit von 150 bis zu 1068 Tonnen steigt.

Die Schiffe von Godefroy und Sohn fahren meist nach Chili (Valparaiso), Californien (St. Francisco) und Australien; die von Sloman sind fast ausschließlich für Auswanderer bestimmt. Sloman besaß im September 1853 13 große schnellsegelnde Packetschiffe zur überseeischen Fahrt (zwischen Hamburg, Nord-Amerika und Australien) und 2 Dampfer nach London. (S. oben.) Die Slomanschen 13 Packetschiffe fahren monatlich 2mal nach Newyork, Neworleans und Galveston, und monatlich 1mal (auch öfter) nach Australien (Sydney, Melbourne, Port Adelaide), von

wo sie (gleich den Godefroyschen Schiffen) Wolle, Häute ꝛc. mitbringen. Die Godefroyschen Schiffe bringen auch Australische und Chilische Kupfererze für die Hamburger Kupferschmelze mit.

Die Werften von Godefroy und Sohn (in der Vorstadt St. Pauli) mit großen Werkstätten, Schmieden, Segelboden ꝛc. beschäftigen über 200 Arbeiter, worunter an 100 Zimmerleute.

Bei dem großen Andrang zur Auswanderung, die sich auch jetzt auf Hamburg erstreckt, fehlt es den Hamburger Rhedern an Schiffen und den dortigen Schiffswerften an Arbeitskräften, daher im Frühjahr 1853 mehrere große neue Schiffe für Hamburger Rechnung an der Weser und in Lübeck in Bestellung gegeben wurden.

Außer seinen eigenen Schiffen beschäftigt Hamburg auch viele **norddeutsche** Schiffe (Holsteinische, Hannoversche, Oldenburgische, Frieslandische, Mecklenburgische und Preußische) in seinem Seehandel.

Die meisten großen Hamburger Schiffe sind gleich den Altonaer und Bremer gekupfert, andere mit Zink beschlagen, und fast alle mit Chronometern versehen.

Uebersicht

der in Hamburg in den Jahren 1847 bis 1852 eingelaufenen Seeschiffe, nach **Flaggen**, alphabetisch geordnet.

Flaggen:	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
Amerikan. (N.-Am.)	17	35	15	8	4	11
Argentinische . .	—	—	5	6	3	—
Brasilianische . .	3	1	—	—	1	—
Belgische	4	8	3	4	5	5
Bremische	56	36	27	19	29	23
Chilesische . . .	—	2	1	—	—	—
Dänische (Holstein.)	469	27	20	76	46	s. Holstein
Englische	1153	1288	1146	1230	1232*)	1440
Französische . . .	164	100	128	138	137	70
Hamburgische . .	547	370	337	499	580	625
Hannoverische . .	1144	707	918	1059	1087**)	1118
Helgolandische . .	—	35	7	3	6	2
Holsteinische . . .	—	204	187	288	272	372
Hawaische (Otaheiti)	—	1	—	—	—	—
Kniphausische . .	—	—	2	1	1	5
Lübeckische . . .	4	5	2	6	6	5
Mecklenburgische .	15	3	11	24	10	15
Holländische . . .	287	286	408	353	383	362
Neapolitan. (Sizil.)	5	1	3	7	8	3
Norwegische . . .	60	40	50	60	58	73
Oesterreichische ***)	1	2	1	1	6	5
Oldenburgische . .	99	15	45	54	70	89
Portugiesische . .	17	10	8	13	14	13
Preußische . . .	35	25	24	45	38	42
Peruanische . . .	—	—	—	1	—	1
Russische	16	10	24	48	20	25
Schleswigische . .	—	28	14	35	28	—

*) Meist große Schiffe. **) Meist kleine Schiffe.
***) Außerdem kamen 17 nicht österreichische Schiffe aus Triest von 970 Last, nämlich:

2 Hannöverische. 4 Norwegische.
1 Hamburgische. 1 Schwedische.
4 Holsteinische. 1 Preußische.
3 Holländische. 1 Mecklenburgische.

Flaggen:	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
Schwedische . . .	39	30	31	63	74	73
Spanische	42	30	40	52	46	62
Türkische	1	—	—	—	—	—
Toskanische . . .	—	1	—	1	—	—
Sardinische . . .	—	—	—	—	3	1
Venezuelanische . .	—	4	2	—	2	—
	4178	3304	3459	4094	4169	4440

Vergleichende Zusammenstellung der in Hamburg eingelaufenen Seeschiffe unter Hamburger und unter fremder Flagge von transatlantischen Plätzen.

Jahr.	Unter Hamb. Flagge.			Unter fremder Flagge.			Zusammen.		
	Schiffe	Last à 6000 Pf.	Durchschnitt pr. Schiff	Schiffe	Last à 6000 Pf.	Durchschnitt pr. Schiff	Schiffe	Last à 6000 Pf.	Durchschnitt pr. Schiff
1841	140	13528	96,63	226	21752	96,25	366	35280	96,39
1842	132	13108	99,30	240	24312	101,30	372	37420	100,59
1843	130	13405	103,11	267	27425	102,72	397	40830	102,85
1844	122	11966	98,08	223	23218	104,12	345	35184	101,98
1845	160	16283	101,77	251	25852	103,00	411	42135	102,52
1846	136	13902	102,22	211	20682	98,02	347	34584	99,66
1847	160	16656	104,10	197	20204	102,56	357	36860	103,25
1848	107	11672	109,09	235	23534	100,14	342	35206	102,96
1849	90	10137	112,63	178	17747	99,70	268	27884	104,04
1850	124	14221	114,68	283	26482	93,57	407	40703	100,01
1851	168	18286	108,85	253	23517	92,95	421	41803	99,29
1852	203	23983	118,14	277	25937	93,64	480	49920	104,00

Unter den im Jahre 1851 und 1852 von Hamburg nach transatlantischen Ländern abgegangenen Schiffen waren, der **Flagge** nach:

	1851.		1852.	
	beladene	leere	beladene	leere
Hamburgische *) . .	205	7	221	6
Englische	37	1	49	3
Bremische	11	—	8	—
Lübeckische	5	—	3	—
Dänische (Holstein.) .	59	1	84	—
Preußische	15	—	22	—
Mecklenburgische . .	2	—	7	—
Hannoverische . . .	9	1	11	2
Oldenburgische . . .	2	—	4	—
Schwedische	15	2	19	—
Spanische	14	—	18	—
Holländische	1	—	3	1
Belgische	—	—	1	—
Französische	1	—	—	—
Nordamerikanische . .	4	—	8	—
Norwegische	4	—	8	1
Russische	2	—	6	1
Portugiesische . . .	5	—	1	—
Oesterreichische . . .	1	—	1	—
Venezuelanische . . .	1	—	1	—
Neapel'sche	—	—	1	—

*) Die Hamburgischen Schiffe gingen noch bis zum Jahr 1815 meist nur bis Portugal, Spanien und ins Mittelmeer, jetzt nach allen Weltgegenden. Hamburg hat hierin Holland überflügelt und wird es in Zukunft noch mehr. Holland ist stehen geblieben, oder hat seine Thätigkeit fast ausschließlich seinen Ostindischen Colonien (Java und Inseln) gewidmet, und zwar blos durch das Monopol seiner Maatschappey, die für das übrige Land ein Hemmschuh ist. Hamburg, Bremen und die andern deutschen Seestaaten sind im raschen Fortschreiten, und stehen schon jetzt den Engländern und Amerikanern in ihrer überseeischen Schifffahrt ehrenvoll zur Seite.

Unter den nach europäischen Häfen abgegangenen Schiffen waren:

	1851.		1852.	
	beladene	leere	beladene	leere
Hamburgische . .	258	116 *)	275	130
Englische . . .	416	777 **)	568	823
Hannoversche . .	501	572 ***)	456	655
Bremische . . .	16	13	2	11
Preußische . . .	13	17	7	11
Dänische . . .	150	183	102	209
Schwedische . .	21	29	19	39
Holländische . .	231	138	266	94
Belgische . . .	—	5	1	3
Französische . .	80	55	60	12
Spanische . . .	16	13	23	18

Von transatlantischen Ländern waren im Jahre 1851 und 1852 in Hamburg eingelaufen:

	1851.	1852.
Hamburgische Schiffe . .	168	203
Bremische „ . . .	19	20
Preußische „ . . .	7	7
Englische „ . . .	43	49
Dänische „ . . .	48	56
Oldenburgische „ . . .	2	4
Schwedische „ . . .	42	40
Spanische „ . . .	32	44

Die Gesammtzahl der im Jahre 1851 abgegangenen und angekommenen Schiffen war:

Abgegangen:	4129 Schiffe	von 247712 Last	und 34163 Mann.
Angekommen:	4169 „	„ 248179 „	„ 34266 „
Zus.	8298 Schiffe	von 495891 Last od. 1,487673 Tonnen,	

*) Darunter 210 beladene und 45 leere nach England.

**) Die leeren sind meist zurückkehrende Steinkohlenschiffe.

***) Darunter sind ebenfalls viele im Steinkohlenhandel für England beschäftigt, die leer zurückfahren, um frische Kohlen einzunehmen.

Betheiligung der verschiedenen **Flaggen** im Verkehre Hamburgs mit einzelnen Ländern, in den Jahren 1849 u. 1852:

Außereuropäische Länder *).

Brasilien.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische . .	30	29
Hamburgische	14	26
Bremische .	—	6
Lübecksche . .	—	1
Hannoversche .	2	1
Preußische .	2	1
Mecklenburg.	—	2
andere deutsche	12	—
Fremde . .	14	—
Dänische **) .	—	19
Oesterreichische	—	1
Norwegische .	—	2
Schwedische .	—	22
Russische . .	—	2
Holländische .	—	3
Französische .	—	1
Portugiesische	—	1
Sardinische .	—	1
Neapolische .	—	1
	74 von 6846 Last.	119 von 10775 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische . .	2 (2)	2 (2)
Hamburgische	13 (1)	37
Preußische . .	1	1
Hannoversche .	3	3 (2)
andere deutsche	10	—
Fremde . . .	9	—
Dänische . .	—	22
Bremische . .	—	3
Lübecksche . .	—	1
Oldenburgische	—	1
Schwedische .	—	6
Norwegische .	—	1
Holländische .	—	1
Neapolische .	—	1
	38 (3) von 3477 Last.	79 (4) von 6853 Last.

Der Haupthandel zwischen Hamburg und Brasilien findet in Hamburgischen und Englischen Schiffen statt. Bei der Einfuhr (in Hamburg) geht vieles für engl. Rechnung, namentl. Kaffee, Rohzucker, Häute rc.

*) In den tabellarischen Uebersichten des handelsstatist. Bureau's erscheint diese Aufstellung durch die gedrängte tabellarische Form etwas unklar, wenigstens bietet sie keinen leichten Ueberblick, daher ich sie so geordnet wie Dr. Soetbeer es (im Jahre 1849) gethan. Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die Schiffe in Ballast. Unter den dänischen Schiffen sind meist Holsteinische (Altonaer) verstanden.

**) Im Jahre 1849 wurden letztere noch besonders aufgeführt mit Holsteinischer Flagge.

Buenos-Ayres und Montevideo (Argentina und Uruquay oder La Plata Staaten).

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	—	3
Preußische .	—	—
Hannoversche .	—	—
Bremische . .	—	1
Dänische . .	—	3
Englische . .	—	1
Schwedische .	—	1
andere deutsche	2	—
Argentinische .	1	—
Fremde . . .	2	—
	5 von 422 Last.	9 von 646 Last.

Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	8	14
Preußische . .	2	1
Hannoverische.	1	2
Dänische . .	—	12
Englische . .	—	5
Belgische . .	—	1
Holländische .	—	1
Schwedische .	—	1
Spanische .	—	1
andere deutsche	9	—
Argentinische .	2	—
Fremde . .	4	—
	26 von 2400 Last.	38 von 2684 Last.

Venezuela-, Guyana und Neu-Granada.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	
Hamburgische .	5	20	(davon 19 von Venezuela)
Hannoverische .	—	3	„ 3 „ „
Dänische . . .	—	6	„ 5 „ „
Oldenburgische .	—	1	(von Venezuela).
Preußische .	—	1	„ „
Schwedische . .	—	1	„ „
Englische . . .	—	1	„ „
Bremische . .	—	1	
andere deutsche .	3	—	
Fremde . . .	6	—	
	14 von 996 Last.	34 von 2472 Last.	(davon blos 3 von Neu-Granada).

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	2 (1)	20 (1)
Preußische . .	1	—
Hannoverische	—	1
Dänische . .	—	5
Bremische . .	—	1
Oldenburgische	—	1
andere deutsche	4	—
Fremde . .	6	—
	13 (1) von 909 Last.	28 (1) dav. 1 (Brem.) nach Neu-Granada. von 1926 Last.

Insel Cuba.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Spanische . .	17	42 *)
Nord-Amerikan.	11	2
Hamburgische .	2	9
Bremische . .	—	1
Hannoversche .	—	1
Mecklenburgsche	—	1
Dänische . .	—	2
Englische . .	—	2
Preußische . .	2	1
Norwegische .	—	4
Schwedische .	—	4
andere deutsche	3	—
Fremde . . .	6	—
	41 von 4262 Last.	69 von 5949 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Spanische . .	12	14
Hamburgische .	3	3
Lübeckische , .	—	1
Preußische . .	1	1
Mecklenburg. .	—	1
Dänische . .	—	1
Schwedische .	—	1
Fremde . . .	3	—
	19 von 1902 Last.	22 von 1894 Last.

*) Die Spanische Flagge wird noch zu Cuba in den Eingangszöllen und Hafengeldern bevorzugt.

Übriges Westindien (St. Thomas, Portorico, Jamaica, Haiti, Trinidad und Curaçao).

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	32	29
Preußische . .	2	—
Oldenburgische	2	1
Schlesw.-Holst.	2	—
Dänische . . .	2	16
Bremische . .	1	3
Englische . . .	2	7
Hannoverische .	—	2
Mecklenburg. .	—	1
Französische . .	—	1
Schwedische .	—	4
Spanische . .	—	2
Fremde . . .	9	—
	52 von 4836 Last.	66 von 5049 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	23 (1)	23
Preußische . .	2	—
Schlesw.-Holst.	6	—
Dänische . .	1	14
Englische . .	2	—
Oldenburgische	—	1
Mecklenburg. .	—	1
Hannoverische .	—	1
Norwegische .	—	1
Schwedische .	—	2
Spanische . .	—	2
Fremde . . .	4	—
	38 von 3137 Last.	45 von 3403 Last.

Vereinigte Staaaten von Nord-Amerika (ohne Californien).

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	15	45
Nord.-Amerik. .	2	8
Russische . .	3	—
Preußische . .	1	1
Hannover'sche .	1	2
Bremische . .	—	6
Oldenburgische	—	2
Englische . .	—	2
Norwegische .	—	2

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	14	50
Nord-Amerik.	6	8
Russische . .	7	—
Hannoverische	1	1
Bremische .	—	3
Dän. (Altona.)	—	2
Mecklenburg.	—	5
Lübeckische . .	—	1
Preußische . .	—	7

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Schwedische .	—	1	Oldenburgische	—	1
andere deutsche	6	—	Oesterreichische	—	1
Fremde . .	6	—	Englische . .	—	2 (1)
			Norwegische .	—	5
			Schwedische .	—	1
			Fremde . . .	6	—
	34 von 4784 Last.	69 von 12004 Last.		34 von 4829 Last.	87 (1) von 14051 Last.

Demnach bedeutende Zunahme der **Hamburgischen** Schiffe im Nord-Amerikanischen Handel.

Britisch Nord-Amerika.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
	Keine direkte.		Englische . .	27 (1)	37
			Hamburgische .	1	2
			Preußische . .	—	12
			Norwegische .	—	1
				28 (1) von 2066 Last.	52 (1) von 4710 Last.

Grönland.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	3	3	Hamburgische .	4 (4)	(3)
	von 318 Last.	von 318 Last.		von 457 Last.	von 318 Last.

Auf den Wallfischfang im Südmeer sendet Hamburg keine Schiffe. Hierin hat Bremen den Vorrang.

Mexico's Westküste.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	—	7	Hamburgische .	—	5
Dänische . .	—	4	Bremische .	—	1
Hannoverische .	—	1	Dänische . .	—	5
Portugiesische .	—	1	Hannoverische .	—	1
			Portugiesische .	—	1
	—	13 von 934 Last.		—	13 von 825 Last.

Amerik. Westküste u. Sandwichs-Inseln (Honolulu).

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	3	25	Hamburgische .	12	43*)
Preußische . .	—	—	Preußische . .	1	—
Hannoverische .	—	1	Hannoverische .	1	1
Dänische . .	—	3	Dänische . .	—	17
Englische . .	—	1	Englische . .	—	3
Holländische .	—	1	Schwedische .	—	4
andere deutsche .	1	—	Russische . .	—	4
Chilesische . .	1	—	andere deutsche	4	—
Fremde . . .	—	—	Fremde . . .	8	—
	5 von 547 Last.	31 von 3194 Last.		26 von 2672 Last.	72 von 8294 Last.

Australien, China und Ostindien (einschließlich Philippinen, Singapore und Java).

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	9	23**)	Hamburgische .	12 (1)	12 (1)
Preußische . .	3	3	Dänische . .	—	5

*) Darunter 17 nach Californien, die übrigen nach Chili, rc.

**) Darunter 8 von China, 4 von Australien, 3 vou Singapore.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Dänische . .	—	3
Englische . .	2	5
Holländische .	1	—
Norwegische .	—	2
Schwedische .	—	7
Russische . .	—	6
Peruansche . .	—	1
andere deutsche	2	—
Fremde . . .	9	—
	26 von 4011 Last.	50 von 7433 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Holländische .	1	1
Schwedische .	—	4
Russische . .	—	2(1)
Spanische . .	—	1
andere deutsche	2	—
Fremde . . .	6	—
	21(1) von 3511 Last.	25(2) von 4210 Last.

Im Jahr 1853 hat die Schifffahrt nach Australien außerordentlich zugenommen. In den beiden Monaten October und November allein lagen in Hamburg 10 Schiffe für Sydney, Melbourne, Port Adelaide und Port Philipp in Ladung (für Güter und Auswanderer). Vom 1. Januar bis zum 1. December gingen 34 Schiffe dahin ab. Auch der Verkehr mit der Westküste Amerika's ist im Zunehmen, namentlich mit Valparaiso und San Francisco. Die Frachten dahin sind von Hamburg aus billiger als von England aus, so daß jetzt selbst englische Häuser den Weg über Hamburg benutzen, um in Deutschland eingekaufte Waaren (Seide-, Baumwoll-, Glaswaaren, Weine u. s. w.) nach transatlantischen Ländern zu senden.

In China (Canton) kamen folgende deutsche Schiffe an:

	1850. Sch.	1850. Last.	1851. Sch.	1851. Last.	1852. Sch.	1852. Last.
unter Hamburger Flagge	10	1506	16	2092	20	2554
„ Bremer „	3	724	8	1343	6	827
„ Preußischer „	1	138	1	175	1	175
	14	2418	25	3610	27	3156
und von Canton gingen ab:						
unter Hamburger Flagge	9	1387	16	2092	19	2472
„ Bremer „	3	724	7	1126	7	1044
„ Preußischer „	1	188	—	—	2	350
	13	2299	23	3218	28	3866

Von den im Jahre 1852 in Canton eingelaufenen 20 Hamburger Schiffen kamen 3 Schiffe direct von Hamburg, via Singapore.

1	„	von	Hartlepool (England).
1	„	„	Valparaiso, in Ballast.
7	„	„	San Francisco, in Ballast.
1	„	„	Batavia.
1	„	„	Bencolen.
1	„	„	Manilla.
1	„	„	Macassar.
1	„	„	Amoy (China).
1	„	„	Schanghai (China).

Die Ausfuhr von Canton nach Hamburg bestand hauptsächlich in Thee, und chinesischem Zimmt (Cassia), nämlich:

	1850.	1851.	1852.
Thee .	797300 Pfd.	1,632500 Pfd.	1,771900 Pfd.
Cassia	16418 Kist.	12128 Kist.	17227 Kist.

Im Jahre 1851 waren auch in Canton 5 Holsteiner und Altonaer Schiffe in Ladung, aber unter dänischer Flagge.

Afrika's Ost- u. Westküste, einschl. Madeira u. Azoren.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	7	13
Preußische . .	1	—
Bremische . .	—	1
Hannoverische .	1	2
Englische . .	2	1
Spanische . .	1	—
andere deutsche	2	—
	14 von 862 Last.	17 von 1146 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	10(1)	12
Hannoverische .	—	1
Dänische . .	—	1
Holländische .	—	—(1)
Fremde . . .	4(2)	—
	14(3) von 1043 Last.	14(1) von 1084 Last.

Europäische Länder.

Grossbritannien.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische .	1056 (17)	1243
Hamburg. .	170 (2)	264
Hannover. .	212	209
Holstein.*)	50	72
Preußische .	7	17
Oldenburg.		38
Mecklenburg.	15	3
Kniphausen.		3
Schwedische		1
Norwegische	24 (2)	14
Russische .		3
Holländische	35 (1)	35
Französische	1	—
	1570 (22) von 116347 Last.	1902 (18) von 163773 L.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische .	1029 (525)	499 (775)
Hamburg. .	174 (21)	218 (53)
Hannover. .	170 (29)	56 (66)
Holsteinische	34 (4)	29 (28)
Preußische .	11 (5)	2 (7)
Oldenburg.	—	1 (14)
Mecklenburg.	17 (5)	1 (1)
Belgische .	—	1 (3)
Bremische .	—	— (4)
Schwedische		5 (15)
Norwegische	17 (17)	3 (7)
Russische .		— (4)
Sardinische	—	— (1)
Neapel'sche .	—	— (1)
Holländische	27 (3)	7 (10)
Sp. u. Portug.	—	1 (5)
Französische .	26 (4)	— (5)
	1505 (613) von 117562 Last.	823 (999) von 163240 L.

Unter den 1902 Schiffen vom Jahre 1852 waren 985 beladene Steinkohlenschiffe von 74429 Last oder 223287 Tonnen à 20 Ctr.

---

*) Jetzt unter dänischer Flagge.

Norwegen.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische . .	—	22
Norwegische .	2	7
Dänische . .	—	1
Schwedische .	—	—
Hamburgische	—	—
Lübeck'sche . .	—	—
Oldenburgische	—	—
Preußische .	—	—
Hannoverische	—	—
Mecklenburg.	—	—
Französische .	—	—
Spanische .	1	—
	3 von 95 Last.	30 von 3123 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische . .	—	24
Norwegische .	20 (2)	30 (11)
Hamburgische	—	2 (4)
Dänische . .	3 (1)	5
Französische .	—	— (2)
Lübeck'sche . .	—	— (3)
Oldenburgische	—	— (2)
Preußische .	—	1 (2)
Hannoversche .	1	8 (6)
Mecklenburg.	1	—
Spanische . .	—	1 (6)
Holländische .	—	2 (6)
Fremde . .	10 (5)	—
	35 (8) von 2068 Last.	73 (42) von 6986 Last

Schweden.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische.	1	3
Englische . .	—	1 (1)
Norwegische .	—	2
Schwedische .	3	7
Holländische .	—	1
	4 von 212 Last.	14 (1) von 577 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	2	3
Englische . .	—	— (2)
Norwegische .	—	1
Schwedische .	8 (2)	13 (12)
Holländische .	—	5 (2)
Hannoverische	—	1 (1)
Französische .	—	— (1)
Nordamerik. .	—	— (1)
andere deutsche	4 (1)	—
Fremde . .	3	—
	17 (3) von 860 Last.	23 (19) von 2482 Last.

Rußland (Ostseehäfen).

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hannoverische	2	3
Oldenburgische	—	1
Preußische .	1	—
Dänische . .	—	3
Russische . .	1	3
Schwedische .	—	—
Hamburgische .	—	2
Holländische .	3	—
Fremde . .	3	—
	10 von 546 Last.	12 von 852 Last.

Abgegaugen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hannoverische	8	13 (6)
Preußische .	1	1
Oldenburgische	—	2
Schwedische .	—	1
Russische . .	9 (5)	3 (4)
Dänische . .	—	2
Englische . .	4 (1)	— (1)
Holländische .	11 (1)	16 (2)
Französische .	—	— (1)
Spanische . .	—	— (1)
Fremde . .	3 (2)	—
	36 (9) von 1982 Last.	38 (15) von 2156 Last.

Dänemark.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hannoverische	1	2
Hamburgische	—	2
Oldenburg. .	1	—
Dänische . ,	1	10 (1)
Holländische .	—	—
Norwegische .	—	—
Französische .	—	—
	3 von 25 Last.	14 (1) von 257 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hannoverische .	2 (2)	2 (4)
Hamburgische	—	— (3)
Dänische . .	7 (3)	6 (7)
Holländische .	7 (6)	— (5)
Norwegische .	—	— (2)
Französische .	—	1 (2)
andere deutsche	4 (3)	—
Fremde . .	1 (1)	—
	21 (15) von 671 Last.	9 (23) von 710 Last.

Holland (Niederlande).

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	4 (2)	7
Hannoverische	52 (2)	114
Holländische .	292	171 (5)
Oldenburg. .	—	15
Preußische . .	1	1
andere deutsche	30	—
Schwedische .	—	1
Dänische . .	—	34 (1)
Nordamerik. .	—	— (1)
Fremde . .	18 (3)	—
	397 (7) von 11535 Last.	343 (7) von 12115 L.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	1	1
Hannoverische	59 (33)	4 (30)
Holländische .	193 (107)	113 (10)
Oldenburg. .	—	1 (4)
Dänische . .	—	14
andere deutsche	8 (4)	—
Fremde . .	13 (1)	—
	274 (145) von 8586 Last.	133 (44) von 9329 Last.

Belgien.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	3	15 (3)
Hannoverische	4	16
Preußische . .	1	—
Oldenburgische	—	1
Kniphausische .	—	2
Belgische . .	1	4
Holländische .	26	29
Französische .	6	10
Schwedische .	—	1
Norwegische .	—	2
Englische . .	—	7
Sardinische .	—	1
Dänische . .	—	11
Fremde . .	6 (1)	—
andere deutsche	6	—
	53 (1) von 2033 Last.	99 (3) von 3543 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	—	7
Hannoverische	2	4
Belgische .	1	—
Holländische	8 (1)	1
Kniphausische	—	1
Dänische .	—	4
	11 (1) von 204 Last.	17 von 418 Last.

Frankreich.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Französische .	113	57
Hamburgische	1	4 (1)
Preußische .	1	7
Hannoverische	—	5
Mecklenburg.	—	2
Lübeck'sche . .	—	2
Oesterreichische	—	2
Holländische .	—	18
Englische . .	—	12
Norwegische .	—	10
Schwedische .	—	9 (1)
Russische . .	—	4
Dänische . .	—	5
Spanische . .	—	2
andere deutsche	5	—
Fremde . .	23	—
	143 von 8065 Last.	139 (2) von 8136 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Französische .	77 (14)	58
Hamburgische	3	3 (1)
Preußische .	2	1
Hannoverische	—	5 (1)
Holländische .	—	11 (2)
Dänische . .	—	4
Spanische .	—	— (1)
Fremde . .	6 (2)	—
	88 (16) von 5003 Last.	82 (5) von 4196 Last.

Spanien.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Spanische . .	13 (1)	14
Hamburgische.	1	3
Hannoverische	2	1
Oldenburgische	—	1
Mecklenburg.	—	1
Dänische . .	—	6

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Spanische .	17 (2)	21 (8)
Hamburgische	1 (1)	2 (4)
Preußische .	1 (1)	2
Mecklenburg.	1	2
Hannoverische	—	1
Dänische . .	—	2 (2)

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Schwedische	12	3	Norwegische .	—	1
Russische .		1	Schwedische .	—	— (3)
Norwegische		1	Russische . .	—	2
Holländische		4	Holländische .	—	3
Englische .		3	Englische . .	—	1 (1)
andere deutsche	9	—	Fremde . .	3 (2)	—
	37 (1) von 1948 Last.	38 von 1836 Last.		23 (6) von 1341 Last.	37 (18) von 4300 Last.

Die spanischen Schiffe sind in Spanien und in Cuba vor anderen Schiffen begünstigt. Siehe vorher Cuba.

Portugal.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Portugiesische.	6	11	Portugiesische .	7 (1)	10
Englische . .	7	4	Englische . .	1 (1)	—
Russische . .	4	4	Hamburgische	2 (2)	3
Holländische .	—	11	Russische . .	2	—
Dänische . .	—	2	Bremische . .	—	— (1)
Norwegische .	—	1	Holländische .	—	2
Schwedische .	—	3	Schwedische .	—	— (6)
Hannoverische	1	1	Norwegische .	—	1 (2)
Preußische .	1	—	Hannoverische	1	—
Oldenburgische	—	2	Fremde . .	5 (2)	—
Fremde . .	2	—			
	21 von 1278 Last.	39 von 1738 Last.		18 (6) von 1140 Last.	16 (9) von 1731 Last.

Italien, Triest und Levante.

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Dänische (Hlst.)	9	30
Hamburgische	2	8
Hannoverische	1	5
Oesterreichische	1	2
Mecklenburg.	—	2
Lübeckische .	—	2
Oldenburgische	—	2
Preußische .	—	4
andere deutsche	3	—
Englische . .	8	10
Schwedische .	—	6
Norwegische .	14	22
Holländische .	9	12
Neapel'sche .	3	2
Fremde . .	7	—
	57 von 3601 Laſt.	107 von 6542 Laſt.

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Dänische (Hlst.)	3 (1)	14 (2)
Hamburgische	—	4
Hannoverische	—	3
Mecklenburg.	—	1
Oesterreichische	—	3
Norwegische .	—	— (2)
Holländische .	—	1
Französische .	—	1
Neapel'sche .	—	2
Fremde . .	2 (2)	—
	5 (3) von 264 Laſt.	29 (4) von 1866 Laſt.

Darunter waren im Jahre 1852 Schiffe angekommen:

von Triest:

Bremische . .	4
Hannoverische .	1
Lübeck'sche . .	1
Englische . . .	2
Holländische . .	2
	10 von 634 Laſt.

von Odessa:

Norwegische . .	3
Hannoverische .	1
Mecklenburgische	1
Oesterreichische .	1
	6 von 615 Laſt.

von Galatz (Donaumündung).

Mecklenburgische	1
Schwedische . .	1
	2 von 158 Laſt.

Darunter waren im J. 1852 Schiffe abgegangen:

nach Triest:

Dänische . .	12
Hamburgische	2
Hannoverische	2
Mecklenburg. .	1
Oesterreichische	3
Neapel'sche .	1
Holländische .	1
	22 von 1236 Laſt

nach Odessa:

Norwegische . 2 (in Ballast) d. h. von Hamburg aus.

Deutsche Küstenschifffahrt.

Die deutschen Küstenstaaten der Nord- und Ostsee werden eingetheilt in Ostfriesland, Oldenburg, Niederweser, Niederelbe, Schleswig-Holstein, Lübeck, Mecklenburg und Preußen.

Im Jahre 1849 kamen von dort in Hamburg an:

	Schiffe		Lasten
Hannoverische	639	(152)	7122
Schl.-Holst.	97	(34)	1816
Hamburgische	65	(38)	2270
Bremische .	11	(1)	356
Oldenburg. .	15	(3)	201
Helgolandische	7		30
Preußische .	2	(1)	119
Fremde . .	57	(35)	2610
	893	(264)	14524
			oder
		Tonnen	43572

Im Jahre 1849 gingen von Hamburg dahin ab:

	Schiffe		Lasten
Hannoverische	671	(433)	7958
Schl.-Holst.	128	(109)	2104
Hamburgische	58	(46)	1275
Bremische .	16	(8)	778
Oldenburg. .	27	(20)	379
Kniphausische	1	(1)	35
Preußische .	2		106
Helgolandische	7	(6)	30
Fremde . .	210	(153)	6699
	1120	(776)	19364
			oder
		Tonnen	58092

Im Jahre 1852 war diese Küstenschifffahrt nach den einzelnen Ländern wie folgt:

Ostfriesland.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	216	(8)	Hannoverische	86	(166)
Hamburgische	4		Hamburgische	—	(1)
Oldenburg. .	3		Lübeckische .	—	(1)
Holländische .	—	(5)	Oldenburg. .	4	(7)
			Holländische .	11	
	223	(13) v. 2315 L.		101	(175) v. 3179 L.

Oldenburg.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Oldenburg. .	4		Oldenburg. .	3	(19)
Hannoverische	4	(4)	Hannoverische	29	(1)
Kniphausische	—		Kniphausische	1	(2)
Hamburgische	1		Hamburgische	1	
Holländische .	1	(8)	Holländische	18	
Englische .	—		Englische . .	—	(1)
	10	(12) v. 294 Last.		52	(23) v. 1123 L.

Bremen und Nieder-Weser.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	348	(11)	Hannoverische	209	(47)
Hamburgische	21	(5)	Hamburgische	27	(4)
Bremische .	1	(2)	Bremische .	2	(6)
Oldenburg. .	12		Oldenburg. .	16	(4)
Dänische . .	13	(1)	Dänische . .	9	(3)
Norwegische .	1		Holländische .	41	(4)
Holländische .	21	(11)	Englische . .	9	(3)
Englische . .	9	(3)	Nord-Amerik.	—	(1)
	426	(33) v. 5726 L.		313	(72) v. 6822 L.

Helgoland.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Englische . .	34		Englische . .	34	
Helgolandische	2		Helgolandische	—	(2)
	36 von 4492 Last.			34	(2) v. 4492 L.

Schleswig.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Dänische . .	42	(1)	Dänische . .	3	(37)
Hannoverische	3		Hannoverische	1	(6)
Hamburgische	1	(1)	Englische . .	—	(4)
			Hamburgische	—	(1)
			Holländische .	2	(3)
	46	(2) v. 538 Last.		6	(51) v. 1354 L.

Holstein.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Dänische . .	24		Dänische . .	5	(15)
Hannoverische	5		Hannoverische	1	(20)
Hamburgische	1		Hamburgische	—	(4)
			Oldenburg. .	—	(1)
			Schwedische .	—	(1)
			Holländische .	—	(16)
	30 von 385 Last.			6	(57) v. 1143 L.

Niederelbe.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	5	(128)	Hannoverische	7	(291)
Hamburgische	5	(61)	Dänische . .	2	(112)
Dänische . .	1	(46)	Hamburgische	3	(50)
Oldenburg. .	—	(5)	Oldenburg. .	—	(6)
Mecklenburg.	—	(1)	Preußische .	—	(1)
Bremische .	—	(1)	Mecklenburg.	—	(1)

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Preußische .	—	(1)	Norwegische	—	(11)
Norwegische .	—	(3)	Schwedische .	—	(1)
Schwedische .	—	(1)	Englische . .	1	(7)
Russische . .	—	(2)	Holländische .	2	(25)
Holländische .	1	(20)			
Belgische . .	—	(1)			
Französische .	—	(1)			
Englische . .	—	(33)			
Spanische .	—	(1)			
	12	(305) v. 12382 L.		15	(505) v. 10778 L.

Mecklenburg.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	6		Hannoverische	3	(1)
Hamburgische	1		Mecklenburg.	—	(1)
Mecklenburg.	—	(1)	Dänische . .	—	(1)
Holländische .	1		Holländische .	—	(1)
	8	(1) v. 194 Last.		3	(4) v. 206 Last.

Preußen.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	7	(1)	Hannoverische	20	(2)
Preußische .	1	(2)	Hamburgische	1	(4)
Oldenburg. .	1		Dänische . .	1	(1)
Holländische .	3		Holländische (?)	30	(3)
Dänische . .	3				
	15	(3) v. 557 Last.		52	(10) v. 1412 L.

Lübeck.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe
Hamburgische	—	(2) v. 546 Last.	Lübeckische .	—

Hamburgs Handels-Beziehungen zu einzelnen Ländern im Jahr 1851 nach Erzeugnissen.

(Mit Vergleichung des Jahres 1852 nach den Hauptsummen.)

Verkehr mit transatlantischen Ländern.

Brasilien.

Einfuhr im Jahre 1851:
15,592190 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Kaffee	10,708970
Rohzucker	1,841240
Wildhäute (trockne)	1,017480
Tabak	1,169150
Baumw. (1074 Bll.)	66930
Cacao	95820
Jacarandaholz . .	126710
Gummi Elasticum .	86130
Gummisch. 55579 P.	47470
u. s. w. u. s. w.	

Ausfuhr im Jahre 1851:
6,421860 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Baumwollenwaaren .	1,307910
Wollenwaaren . .	1,008240
Leinenwaaren . . .	468380
Seidenwaaren . .	438950
Kurze Waaren . .	436130
Div. Manufakturw. .	461150
Glas und Porzellan .	97180
Mobilien	34360
Pianoforte	42900
Leder	209250
Stearinlichter . . .	32760
Papier	41560
Cigarren	34770
Käse	63310
Fleisch und Würste .	53350
u. s. w. u. s. w.	

Einfuhr. Fortsetzung.		Ausfuhr. Fortsetzung.	
1852:	11,604270 M.-Bco.	1852:	7,296290 M.-Bco.
1849:	7,946810 "	1849:	2,587170 "
Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.	Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.
Kaffee	5,058080	Baumwollewaaren .	269860
Rohzucker	2,031070	Wollenwaaren . . .	268380
Wildhäute (trockne)	480600	Leinenwaaren . . .	340080
Tabak	153440	Seidenwaaren . .	137100
u. s. w.		u. s. w.	

Sächsische Strumpfwaaren werden in Brasilien jetzt fast ausschließlich aus Hamburg eingeführt.

La Plata Staaten
(Buenos-Ayres und Montevideo).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851:	806310 M.-Bco.	1851:	2,024020 M.-Bco.
Darunter:	M.-Bco.	Darunter:	M.-Bco.
Trockene Wildhäute.	593620	Wollenwaaren . . .	377460
Gesalzene " .	54330	Baumwollenwaaren .	205360
Pferdehaare . . .	47660	Seidenwaaren . .	183480
u. s. w.		Leinenwaaren . . .	75560
		Div. Manufakturw. .	61200
		Kurze Waaren . .	119630
		Glas und Porzellan.	84010
		Mobilien	133420
		Spirituosen und Wein	179800
		u. s. w.	
1852:	853430 M.-Bco.	1852:	4,356880 M.-Bco.
1849:	508760 "	1849:	2,050580 "

Venezuela*).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851:	3,327850 M.-Bco.	1851:	1,978770 M.-Bco.
Darunter:		Darunter:	
Kaffee	2,721410	Baumwollenwaaren	614360
Wildhäute . . .	161400	Leinenwaaren . .	570600
Tabak	197810	Eisenw. und Nägel	145110
Baumwolle . . .	36740	u. s. w.	
Cacao	26120		
u. s. w.			
1852:	2,866650 M.-Bco.	1852:	2,172250 M.-Bco.
1849:	1,203300 "	1849:	967250 "
Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.	Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.
Kaffee	1,028720	Baumwollenwaaren	164220
Wildhäute . . .	31930	Leinenwaaren . .	307300
Tabak	26980	u. s. w.	
u. s. w.			

Neu-Granada.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851:	137530 M.-Bco.	1851:	8440 M.-Bco.
Darunter:	M.-Bco.	Darunter:	M.-Bco.
Trockene Wildhäute .	40870	Leinen	3400
Corozosnüsse . . .	35500	Parfümerien . . .	2650
Tabak	29140	u. s. w.	
Gelbholz	16290		
Kaffee	5640		
u. s. w.			
1852:	106310 M.-Bco.	1852:	68400 M.-Bco.

*) Nach einer engl. Uebersicht des Handelsverkehrs von Venezuela wurden daselbst im Jahre 1850/51 für 1,250000 £ Sterling Waaren eingeführt. Davon kamen aus:

England für . .	400000 £	Frankreich u. Col.	160000 £
Hamburg . .	190000 "	Spanien u. Colon.	48000 "
Bremen . .	32000 "	den Ver. Staaten	165000 "
Holland u. Colon.	63000 "		

Mexicos Ostküste.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851:	175960 M.=Bco.	1851:	3,068910 M.=Bco.
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Blauholz (Campechewood) . . .	123880	Leinen und Halbleinen	956780
Gelbholz	21310	Baumwollenwaaren .	341910
Indigo	14020	Wollenwaaren	524850
Jalappwurzel . .	6920	Seidenwaaren . . .	248760
u. s. w.		Kurze Waaren , .	121510
		Glas und Porzellan .	108260
		Pianoforte	47460
		Feine Eisenwaaren .	130250
		u. s. w.	
1852:	203240 M.=Bco.	1852:	2,604290 M.=Bco.

Californien (Vereinigte Staaten).

Keine direkte Einfuhr.	Ausfuhr.	
	1851:	943330 M.=Bco.
	Darunter:	M.=Bco.
	Cigarren	135290
	Wollenwaaren . . .	107040
	Baumwollenwaaren .	76010
	Neue Kleider . . .	70870
	Feine Eisenwaaren .	51340
	Weine	44920
	Liqueure	31040
	u. s. w.	
	1852:	1,212430 M.=Bco.

Amerikanische Westküste (Chili und Peru).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851:	1,652020 M.=Bco.	1851:	9,934160 M.=Bco.
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Kupfer	556000	Wollenwaaren . .	2,067370
Kupfererz	115030	Baumwollenwaaren .	1,570240
Trockne Wildhäute .	189610	Seidenwaaren . .	1,378960

Einfuhr.		Ausfuhr.	
Fortsetzung.	M.-Bco.	Fortsetzung.	M.-Bco.
Tabak	39720	Leinenwaaren . .	261900
Indigo	38330	Glas und Porzellan	270320
Salpeter	259600	Kurze Waaren . .	445020
u. s. w.		Div. Manufakturw.	720580
		Feine Eisenwaaren .	586730
		u. s. w.	
1852:	2,654330 M.-Bco.	1852:	11,224040 M.-Bco.
1849:	515470 "	1849:	3,302470 "
		Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.
		Wollenwaaren . .	709680
		Baumwollenwaaren	382660
		Seidenwaaren . .	270290
		Leinenwaaren . .	147450
		Glas und Porzellan	133480
		Kurze Waaren . .	216040
		u. s. w.	

Russisches Nordamerika (Sitka).

Keine direkte Einfuhr.	Ausfuhr.	
	1851:	264080 M.-Bco.
	Darunter:	M.-Bco.
	Manufakturwaaren .	52430
	Wollenwaaren . . .	37900
	Baumwollenwaaren	25250
	Kurze Waaren . .	17440
	u. s. w.	
	1852:	179740 M.-Bco.

Nach Kamtschatka (Peter und Paul) gingen im Jahre 1852 für 140110 M.-Bco.

Britisches Nordamerika und Grönland.

Einfuhr.

1851: 59310 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Thran	43709
Robbenfelle . . .	15060
u. s. w.	

1852: 10980 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 952450 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Schiffsbrod *) . .	479400
Butter *)	130380
Ges. u. ger. Fleisch *)	63910
Div. Manufakturw.	47870
Wollenwaaren . .	31510
Glaswaaren . . .	25370
u. s. w.	

1852: 1,023610 M.-Bco.

Vereinigte Staaten (ohne Californien).

Einfuhr.

1851: 4,732610 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Baumwolle . . .	1,733220
Reis	558320
Tabak	252060
Tabak-Stengel . .	14660
Cigarren	9360
Rum	4580
Thee	6660
Wallfischbarden . .	702560
Thran	273530
Pottasche	129510
Harz	112020
Terpentinöl . . .	76780
Gumisch. (79646 P.)	142130
Weizenmehl . . .	33490
u. s. w.	

Ausfuhr.

1851: 5,300950 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Baumwollenwaaren	1,226940
Wollenwaaren . .	474640
Leinenwaaren . .	70440
Seidenwaaren . .	56030
Kurze Waaren . .	301640
Div. Manufakturw.	251840
Glaswaaren . . .	207170
Porzellan	16470
Zinkblech	21380
Zink	313480
Eisen	110290
Eisen- und Stahlw.	92870
Fleisch und Schinken	68660
Musikal. Instrumente	63420
Lumpen (2649 Blln.)	57160
Haartuch	137680
Wollengarn . . .	69110
Cigarren	96140

*) Meist für die Fischerei in Newfoundland.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1852:	7,270270 M.=Bco.	1852:	6,583510 M.=Bco.
1849:	3,826450 "	1849:	2,796230 "

Darunt. im J. 1849:	M.=Bco.
Baumwollenwaaren	437030
Wollenwaaren . .	294420
Leinenwaaren . .	69470
Seidenwaaren . .	5150
u. s. w.	

Die Ausfuhr der Verein. Staaten nach den Hansestädten betrug

in den Jahren:	1851	5,405956	Doll.	od. zu	1⅖	Pr.-Thlr.	7,568298
	1852	6,195927	"	"	"	"	8,674297
nach Preuß. Häfen	1851	80469	"	"	"	"	112657
" " "	1852	93233	"	"	"	"	130523
nach Holland *)	1851	1,911115	"	"	"	"	2,675561
" "	1852	2,229848	"	"	"	"	3,121786
nach Belgien *)	1851	2,709333	"	"	"	"	3,793067
" "	1852	3,202767	"	"	"	"	4,483874
nach Frankreich	1851	25,660925	"	"	"	"	35,925295
" "	1852	22,190070	"	"	"	"	31,066098

Die Gesammt-Ausfuhr der Ver. Staaten betrug in den Jahren

	1842:	92,969996 Doll.
	1852:	192,368984 "
folglich Zunahme in 10 Jahren (meistens Rohstoffe)		99,398988 "

Davon gingen:	1842.	1852.
n. d. nördl. Europa (einschl. Franz. Häfen)	27,556653	39,530307
nach Großbritannien	38,234511	110,803055
" den Britischen Colonien	10,265896	12,811823
" Westindien und Südamerika . . .	12,640148	19,771039
" China	737509	2,480066
" Australien	52651	196554
" d. Mittel. Meer (einschl. franz. Häfen)	3,219153	5,585762
" andern Gegenden	263475	1,190378
	92,969996	192,368984

(S. United States Economist, 15. Oct. 1853, nach amtl. Angaben.)

*) Darunter vieles für Deutschland.

Westindien. Insel Cuba (Spanisch).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 5,789890 M.=Bco.		1851: 3,097390 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Cigarren	2,656530	Leinen	2,041500
Rohtabak	850250	Baumwollenwaaren	328100
Rohzucker	1,712370	Hohlglas	13800
Rum	219020	Spiegel	23870
Kaffee	159740	Feine Eisenwaaren	78160
u. s. w.		Seidenwaaren	76610
		Div. Manufakturw.	134680
		Genever	24090
		Liqueure und Wein	8760
		Kartoffelbranntwein	16430
		u. s. w.	
1852: 6,090530 M.=Bco.		1852: 3,929930 M.=Bco.	
1849: 4,065530 "		1849: 3,626650 "	

Insel Portorico (Spanisch).

Einfuhr.		Ausfuhr nach Portorico und St. Thomas zus.	
1851: 1,176120 M.=Bco.		1851: 2,768950 M.Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Kaffee	689280	Leinen	827790
Tabak	475990	Baumwollenwaaren	710790
" im J. 1852:	802230	Div. Manufakturw.	168430
u. s. w.		Feine Eisenwaaren	152910
		Wollenwaaren	117390
		Glaswaaren	92500
		Seidenwaaren	81090
		Genever	105000
		u. s. w.	
		1852: 3,671520 M.=Bco.	

*) Cuba ist seit 1815 dem freien Verkehr aller Nationen eröffnet. Viele Spanier aus Mexico haben sich daselbst niedergelassen. Außerdem findet man viele nordamerikanische und deutsche Kaufleute hier etablirt.

Insel St. Thomas (Dänisch) *).

Einfuhr.		Ausfuhr.
1851: 136550 M.=Bco.		(Siehe Insel Portorico.)
Darunter:	M.=Bco.	
Tabak	67690	
Baumwolle . . .	15090	
Rum	7920	
u. s. w.		

(Einfuhr von St. Thomas u. Portorico im Jahre 1852: 1,657380 M.=Bco.

Insel Hayti (St. Domingo).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 2,465440 M.=Bco.		1851: 630200 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Kaffee	1,288420	Baumwollenwaaren	275520
Tabak	988950	Wollenwaaren . .	22590
Mahagoniholz . .	76820	Leinene Säcke . .	111200
u. s. w.		Käse	2230
		u. s. w.	
1852: 2,929760 M.=Bco.		1852: 561650 M.=Bco.	

Inseln Jamaica und Trinidad (Britisch).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 107540 M.=Bco.		1851: 85310 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Rum	57700	Glaswaaren . . .	18610
Piment	31240	Feine Eisenwaaren .	13940
u. s. w.		Baumwollenwaaren	7280
		Leinen	2530
		Tauwerk u. Segelg.	8950
		u. s. w.	
1852: 201720 M.=Bco.		1852: 146390 M.=Bco.	

*) Der Freihafen zu St. Thomas wird stark benutzt als Zwischenplatz für die übrigen Antillen und Columbien, und besonders auch für die nahegelegene spanische Insel Portorico. 1800 bis 2000 Schiffe laufen hier jährlich ein und aus, darunter viele deutsche.

Insel Curaçao (Holländisch).

Keine Einfuhr.

Ausfuhr.

1851: 108150 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Leinen	17350
Baumwollenwaaren	18230
Kurze Waaren . .	23250
u. s. w.	

1852: 183170 M.-Bco.

Ostindische Insel Java (Holländisch).

Einfuhr.

1851: 843230 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Rohzucker	447060
Kaffee	97970
Reis	191240
Arrak	32300
Stuhlrohr . . .	14600
u. s. w.	

1852: 1,366250 M.-Bco.
1849: 1,712770 „

Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.
Rohzucker	721580
Kaffee	444480
Reis	403110
u. s. w.	

Ausfuhr.

1851: 626790 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Wollenwaaren . .	131670
Baumwollewaaren .	166360
Glaswaaren . . .	66890
Mobilien	13110
u. s. w.	

1852: 645110 M.-Bco.
1849: 645110 „

Singapore (Britisch).

Einfuhr.

1851: 575180 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Pfeffer	137220
Sago	87350
Cassia	69350

Ausfuhr.

1851: 925170 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Baumwollenwaaren	278870
Wollenwaaren . .	112920
Glaswaaren . . .	47550

Einfuhr. Fortsetzung.	M.-Bco.	Ausfuhr. Fortsetzung.	M.-Bco.
Kaffee	53490	Eisen- und Stahlw.	47130
Rohzucker	44970	Baumwollengarn .	91990
Reis	26660	Waffen (254 Kisten)	32420
Zinn	27350	u. s. w.	
u. s. w.			

1852: 971820 M.-Bco. 1852: 1,216690 M.-Bco.

Philippinen. (Manilla Spanisch).

Einfuhr.

1851: 221560 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Rohzucker . . .	144310
Sapanholz . .	51400
Hanf	16680
u. s. w.	

1852: 179590 M.-Bco. (von den Philippinen.)

Ausfuhr.

1851: 6700 M.-Bco.

1852: 389810 M.-Bco.

China.

Einfuhr.

1851: 1,702800 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Thee	859430
Seidenwaaren . .	87240
Cassia	432000
u. s. w.	

1852: 1,947320 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 678000 M.-Bco.

Darunter:	M.Bco.
Wollenwaaren . .	301570
Blei	45930
Zink	25440
Baumwollenwaaren	47290
Div. Manufakturw.	21700
Kurze Waaren . .	10870
Fensterglas (1463 K.)	8540
u. s. w.	

1852: 541750 M.-Bco.

Britisch Ostindien.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 813650 M.=Bco.		1851: 228260 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Salpeter	219120	Wollenwaaren . .	88030
Reis	189820	Baumwollenwaaren	29050
Reis, im J. 1852:	448880		
Schellack	80280	Glaswaaren . . .	10560
Rohzucker . . .	12660	Kurze Waaren . .	22760
Kips (Felle) . . .	127410	Zink	5150
u. s. w.		u. s. w.	
1852: 1,263270 M.=Bco.		1852: 82260 M.=Bco.	

Britisch Australien.

Einfuhr.		Ausfuhr.
1851: 143670 M.=Bco.		1851: 295600 M.=Bco.
Darunter:	M.=Bco.	Meist Passagiergut, Seiden=, Wollen= u. Baumwollenwaaren.
Schaafwolle . . .	106930	
u. s. w.		u. s. w.
1852: 507930 M.=Bco. von Australien und Sandwich=Inseln.		1852: 990210 M.=Bco. nach Australien und Sandwich=Inseln.

Im Jahre 1853 hat der directe Verkehr Hamburgs mit Australien sehr zugenommen, namentl. in Folge der starken Auswanderung dahin. Die Hamburger Schiffer nehmen als Rückfracht Austral. Kupfererz, Schafwolle, Häute ꝛc., und segeln dann nach Batavia, um dort Java-Kaffee, zur Vervollständigung ihrer Ladung einzunehmen (s. S. 148).

Inseln Madeira und Teneriffa.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
(in der Westküste von Afrika begriffen. S. neben).		1851: 30530 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Wein (Madeira) .	206220	Glaswaaren . . .	8190
Wein (Teneriffa) .	19190	Flachs	4300
Cochenille . . .	15670	Hanf	2830
u. s. w.		u. s. w.	

Einfuhr.	Ausfuhr.
1852: 335370 M.=Bco.	1852: 13310 M.=Bco.

Madeira und die Azoren gehören zu Portugal; die Canarischen Inseln mit Teneriffa zu Spanien.

Westküste von Afrika.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 532950 M.=Bco.		1851: 271170 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Palmöl	384030	Baumwollenwaaren	54500
Gumi Copal . .	8050	Glaswaaren . .	3470
Cocusöl	11860	Spirituosen . . .	9020
Elephantenzähne .	97940	Waffen	7500
u. s. w.		u. s. w.	
1852: 377840 M.=Bco.		1852: 277680 M.=Bco.	

Cap der guten Hoffnung (Britisch).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 83700 M.=Bco.		1851: 56270 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Häute	24690	Manufakturwaaren.	9500
Copal	19610	Glaswaaren . . .	1750
Nelken	19060	Bauholz	5000
u. s. w.		Geräuchertes Fleisch	4280
		u. s. w.	
1852: 984807 M.=Bco. von dem Cap.		1852: 154980 M.=Bco. nach dem Cap.	
1852: 384530 M.=Bc. von d. Afr. Ostküste, Port Natal.		1852: 48100 M.=Bco. nach d. Afr. Ostküste.	

Die Ausfuhr Hamburgs nach allen transatlantischen Häfen betrug im Jahre 1849: 22,298750 M.=Bco.

1850:	31,640740	"
1851:	41,223510	"
1852:	50,214600	"

Verkehr mit europäischen Ländern im Jahre 1851.

Großbritannien.

Einfuhr. 1851: 108,288810 M.=Bco.

	M.=Bco.	Ctr.
Bau= und Brennmaterial .	2,667650	5,922908
	(meist Steinkohlen.)	
Andere Rohstoffe u. Halbfabrikate	60,308730	1,504034
Verzehrungsgegenstände . . .	5,253170	366179
Manufakturwaaren und Leinen .	29,494040	118392
Industrie= und Kunsterzeugnisse .	7,763540	192570
Contanten und edle Metalle . .	2,801680	200
	108,288810	8,104283

Im Jahre 1852: 123,047970 M.=Bco. *)

---

*) Nach englischen Angaben betrug die Ausfuhr Großbritanniens, von britischen Fabrikaten und Erzeugnissen, ohne Colonialwaaren, in den Jahren 1851 und 1852:

	1851.		1852.	
nach den Hansestädten . . .	6,920078	£	6,872253	£
(od. in Pr. Thlr. (à 6⁴/₅)	47,056530	Thlr.	46,711320	Thlr.
nach Preußischen Häfen . .	581884	£	503531	£
„ Hannoverischen Häfen .	227288	„	365843	„
„ Mecklenburgischen Häfen .	33153	„	38351	„
„ Oldenburgischen Häfen .	10909	„	31715	„
„ Holland (vieles f. Deutschl.)	3,542673	„	4,109976	„
„ Belgien „ „	984501	„	564453	„
„ Frankreich	2,028463	„	2,731286	„

Specielle Einfuhr von Großbritannien.

Darunter waren im Jahre 1851:

Twiste und Baumwollengarn . . .		20,558380 M.-Bco.
Wollengarn		9,639330 „
Baumwolle	62912 Blln.	7,418470 „
Leinengarn und Zwirn		5,210130 „
Indigo		3,927570 „
Steinkohlen		2,446470 „
Felle (zu Pelzbereitung)		1,206420 „
Stangen- und Schmiedeeisen . . .		1,106010 „
Kips und Ostindische Häute . . .		800000 „
Cochenille		755380 „
Rohe Schafwolle	2512 Blln.	650840 „

Die Gesammt-Ausfuhr Großbritanniens betrug im Jahre 1852:

nach dem nördl. Europa (einschl. franz. Häfen) .	20,867293 £
„ dem Mittel-Meer (einschl. Spanien) . . .	7,325791 „
„ den Brittischen Colonien	14,756436 „
„ Australien	4,222205 „
„ Westindien und Süd-Amerika	10,841328 „
„ den Vereinigten Staaten	16,367737 „
„ China	1,968244 „
„ anderen Gegenden	1,727820 „
	78,076854 £

Im J. 1842 betrug diese Ausfuhr blos 47,381023 £

näml. nach dem nördl. Europa .	18,615898 „
„ dem Mittel-Meer .	4,635529 „
„ den brit. Colonien .	12,835569 „
„ Australien	916164 „
„ Westindien u. Südam.	5,822273 „
„ Vereinigten Staaten .	3,535381 „
„ China	969381 „
„ anderen Gegenden .	50828 „
	47,381023 £

Zunahme im Jahre 1852 . 30,695831 £

Einfuhr.

Fortsetzung.

Gesalzene Amerikanische Häute			455870	M.-Bco.
Trockene Häute			132180	"
Kupfer			584280	"
Roheisen	96535	Ctr.	174420	"
Eisendraht	10169	"	109870	"
Blei	12760	"	159700	"
Messing	2757	"	136590	"
Yellow Metall	2028	"	101380	"
Schwarze Eisenbleche	17321	"	111910	"
Stahl	14244	"	225470	"
Leinöl	22845	"	478250	"
Palmöl	14288	"	265450	"
Cocusöl	11638	"	273080	"
Brennöl	3223	"	81600	"
Guano	14450	"	96370	"
Elephantenzähne	787	"	225170	"
Thran	1096	Faß.	185320	"
Seide	455	Ctr.	490280	"
Leder	3285	"	375810	"
Calcinirte Soda	55139	"	363060	"
Cristallisirte Soda	18995	"	74600	"
Chromkali	5026	"	202450	"
Pferde	338	Stück.	200000	"
Lacdye	1419	Ctr.	112190	"
Chinine	11018	Unz.	94420	"
Schaf- und Ziegenfelle	96374	Stück.	93570	"
Messingblech und Messingdrath	1685	Ctr.	91860	"
Mahagoniholz	117138	Q.-F.	85700	"
Büffelhörner	5361	Ctr.	82630	"
Perlmutterschalen	2424	"	82290	"
Quecksilber	334	"	78410	"
Ostindischer Salpeter	3473	"	68720	"
Südsee Salpeter	4245	"	39670	"
Stahldrath	273	"	49970	"
Alaun	7179	"	41480	"

Einfuhr.

Darunter waren im Jahre 1851:

Zinn			587 Ctr.	33450	M.-Bco.
Kupferdrath			264 „	29000	„
Ricinusöl			1437 „	42910	„
Rhabarber			191 „	23440	„
Kaffee			32947 „	950790	„
Rohzucker			38838 „	452930	„
Syrup			31243 „	294420	„
Thee			4640 „	607590	„
Reis			71860 „	600850	„
Heringe			28115 Ton.	352080	„
Tabak			4167 Ctr.	191610	„
Rum			807 Faß.	170670	„
Piment			4458 Ctr.	140430	„
Pfeffer			2972 „	62920	„
Cordaman			570 „	107150	„
Bier		2507 Faß.	u. 75 Kist.	130000	„
Hopfen		2805 Blln.	4632 Ctr.	156020	„
Austern			2,728900 Stück.	101590	„
Zimmet			143 Ctr.	27630	„
Cacao			1518 „	31460	„
Mandeln			4658 „	161790	„
Baumwollenw.	8723 Bll.	3371 Kist.	16 Fäss.	12,494400	„
Wolle- u. Hlbw.	7418 „	465 „	11 „	10,152000	„
Div. Manufktw.	1988 „	1303 „	8 „	3,855720	„
Leinen u. Segelt.	801 „	1093 „	— „	1,797160	„
Seide u. Halbs.	89 „	667 „	— „	1,169020	„
Kurze Waaren	89 „	1892 „	666 „	1,501760	„
Maschinen				1,477060	„
Feine Eisenwaaren				1,275710	„
Grobe Eisenwaaren				197410	„
Eisenbahnschienen			56816 Ctr.	283630	„
Kupferne Walzen			1706 „	331380	„
Messing- und Metallwaaren				236500	„
Stahlfedern				172000	„
Messing-Röhren			1586 Ctr.	111970	„

Einfuhr.

Fortsetzung.

Blei-Röhren	1578 Ctr.	20780	M.-Bco.
Nadeln		88540	"
Knöpfe		73850	"
Eiserne Röhren	9867 Ctr.	64680	"
Gasuhren		54630	"
Taschenuhren		18360	"
Steingut und Thonwaaren		497750	"
Porzellan		14310	"
Gedruckte Bücher		180160	"
Papier		71490	"
Pappwaaren		53950	"
Mathematische Instrumente		35190	"
Wagen	39 Stück.	31620	"
u. s. w.			

Großbritannien.

Ausfuhr im Jahre 1851: 41,270440 M.-Bco.

	M.-Bco.	Ctr.
Bau- und Brennmaterial . .	125260	50306
Andere Rohstoffe und Halbfabrikate	16,619560	632847
Verzehrungsgegenstände . . .	11,809670	1,018349
Manufakturwaaren und Leinen .	1,943500	6987
Industrie- und Kunsterzeugnisse .	5,787110	84898
Contanten und edle Metalle . .	4,985340	646
	41,270440	1,794030

Im Jahre 1852: 52,702720 M.-Bco.

Specielle Ausfuhr von Großbritannien.

Darunter waren im Jahre 1851:

Rohe Schafwolle	21743 Blln.	60892 Ctr.	7,546870	M.-Bco.
Zink		134973 "	1,250350	"
Lumpen . .	38271 Blln.	105599 "	1,150470	"

Ausfuhr.

Fortsetzung.

Kleesamen, weißer . .	41954	Ctr.	952850	M.-Bco.
„ rother . .	39829	„	917820	„
Leinsaat	8539	„	58020	„
Diverse Sämereien . .	1492	„	47310	„
Felle			894660	„
Robbenfelle			180650	„
Borsten	3435	Ctr.	502540	„
Oelkuchen	85859	„	237050	„
Knochen	42646	„	111090	„
Wollengarn	1273	„	545210	„
Leinengarn	87	„	53400	„
Blutegel	2,531000	„	307150	„
Kobalterz	4477	„	147040	„
Leder			110210	„
Kalbfelle			99090	„
Rübsaat			92670	„
Eichenrinde (Borke) . .	17558	Ctr.	41770	„
Gesalzenes Schweinefleisch . .	170070	„	4,315860	„
Lebendes Schlachtvieh . .	20948	Stck.	325390	„
Schmalz	9477	Ctr.	307940	„
Geräuch. Schinken und Speck	7643	„	202380	„
Gesalzenes Ochsenfleisch .	4079	„	86050	„
Frisches Fleisch	4041	„	81030	„
Butter	69150	„	2,754770	„
Käse	1128	„	13970	„
Schiffsbrod	4079	„	29680	„
Rauchfleisch	465	„	15800	„
Würste	134	„	8320	„
Wein . . 1098 Kisten.	321	Fässer.	126720	„
Champagner	1037	Flaschen.	2610	„
Weizen	7894	Last.	2,161960	„
Weizenmehl	18623	Ctr.	142310	„
Gerste	2162	Last.	317290	„
Wicken	487	„	95840	„
Erbsen	452	„	90370	„

Ausfuhr.

Fortsetzung.

Bohnen . .	480 Ctr.	88540	M.-Bco.
Kartoffeln . .	46946 „	70600	„
Kartoffelmehl .	6967 „	60590	„
Grünes Gemüs und Obst .		92310	„
Hafer . .	313 Last.	39950	„
Thee . .	343 Kist.	11530	„
Cigarren . .	675000 Stück.	27650	„
Kümmel . .	2365 Ctr.	34580	„
Baumwollenwaaren . .		574150	„
Wolle- und Halbwollewaaren .		482830	„
Seide- und Halbseidewaaren .		186550	„
Leinen und Segeltuch . .		144540	„
Diverse Manufakturwaaren .		551760	„
Kurze Waaren		1,379020	„
Hohlglas		480720	„
Gold- und Silberwaaren . .		249860	„
Metallwaaren		119960	„
Korbwaaren		65350	„
Glasperlen		62740	„
Spiegel		34280	„
Pianoforte		26080	„
Andere musikalische Instrumente		128890	„
Feine Holzwaaren . . .		531030	„
Zündhölzer		343160	„
Porzellan und Steingut . .		114740	„
Gedruckte Bücher . . .		238650	„
Papier		11020	„
Lithographien und Gemälde .		173880	„
Mobilien		83030	„
Feine Eisenwaaren . . .		23530	„

u. s. w. u. s. w.

Belgien.

Einfuhr.

1851: 2,860800 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Raff. Zucker .	46151 Ctr.	834910
Wildhäute .	11573 „	288110
Fensterglas .	24656 Kist.	204020
Hohlglas und Spiegelglas	3011 „	171100
Papier		138170
Waffen		128430
Zinkblech		81190
Hanföl		137510
Leinen und Segeltuch		116730
Leder und Sohlleder		66760
Rüböl		61560
Baumwollenwaaren .		57300
Hopfen . .	256 Blln.	13500
Käse (Limbrg.)	447 Kist.	13080
u. s. w.		

1852: 2,913330 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 59750 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Oelkuchen	6558 Ctr.	16060
Hanf . .	640 „	15470
Droguerien . . .		3520
Gef. Schweinefleisch		2200
„ Ochsenfleisch .		1390
u. s. w.		

1852: 274000 M.-Bco.

Niederlande (Holland).

Einfuhr.

1851: 8,362340 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Kaffee . .	94396 Ctr.	2,740620
Rff. Zucker	71377 „	1,133200
Bastern .	16338 „	165620
Candis .	4559 „	73350
Käse . .	23848 „	584820
Heringe .	1597 Ton.	32380
Rohzucker .	795 Ctr.	10270
Tabak . .	6342 „	169670
Cigarren	2,164000 „	13870
Sardellen		123190

Ausfuhr.

1851: 4,635800 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Tabak . .	4914 Ctr.	180020
Thee . .	414 „	33270
Kaffee . .	852 „	25120
Cand. Ingw.	416 „	24830
Rübsaat .	296 Last.	108870
Am. Häute	2581 Ctr.	74660
Kupfer . .	1528 „	70610
Leinen		89180
Wollenwaaren . . .		44610
Baumwollewaaren .		36510

Einfuhr.

Fortsetzung.		M.-Bco.
Thee 1036 K. od. 416 Ctr.		62680
Reis . .	6839 Ctr.	51270
Macis . .	652 „	98450
Muskatnüsse	682 „	101080
Nelken .	825 „	36790
Pfeffer .	2043 „	40050
Zimmet .	268 „	29610
Arrak		50830
Krapp . .	7938 Ctr.	248110
Indigo .	532 „	236000
Zinn . .	4761 „	242660
Stuhlrohr	11113 „	117810
Bleiweiß .	7827 „	116520
Div. Manufakturw. .		138520
Stearinlichter 1049 Ctr.		71860
Papier		69380
u. s. w.		

1852: 7,171110 M.-Bco.

Ausfuhr.

Fortsetzung.	M.-Bco.
Seidenwaaren . . .	23080
Div. Manufakturw. .	86060
Schießpulver 1689 Ctr.	59400
Glaswaaren . . .	58580
Kurze Waaren . . .	19960
Contanten	3,110090
u. s. w.	

1852: 3,886680 M.-Bco.

Portugal.

Einfuhr.

1851: 634490 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Wein	289730
Mandeln . . .	101870
u. s. w.	

1852: 1,236320 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 381940 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Leinen	89210
Div. Manufakturw.	48610
Pianoforte . . .	32620
Butter	18980
Leder	18310
u. s. w.	

1852: 541310 M.-Bco.

Einfuhr. (Fortsetzung.)

1849: 1,054720 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Wein	619090
u. s. w.	

Ausfuhr.

1849: 328450 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Leinen	79780
Segeltuch . . .	24820
Div. Manufakturw.	58870
Pianofortes . . .	18200
Butter	32820
Leder	13720
u. s. w.	

Spanien.

Einfuhr.

1851: 734930 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Wein	242700
Rosinen	72830
Tafelrosinen . . .	46330
Mandeln	43170
Orangen	11670
Zitronen	61600
u. s. w.	

1852: 945660 M.-Bco.
1849: 1,301760 "

Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.
Wein	236890
Olivenöl	386010
Rosinen und Tafelr.	299240
Orangen u. Citronen	80470
u. s. w.	

Ausfuhr.

1851: 975060 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Butter	191730
Bauholz	397060
Kalbfelle	84920
Eisen- u. Stahlwaar.	36110
Glaswaaren . . .	78240
Leinen *)	28200
Flachs	38770
Fortepianos . . .	16320
u. s. w.	

1852: 1,113620 M.-Bco.
1849: 804010 "

Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.
Butter	282610
Glaswaaren . . .	102780
Flachs	53960
u. s. w.	

*) Die Abnahme der deutschen Leinenausfuhr nach Spanien und Portugal ist hauptsächlich der englischen Concurrenz zuzuschreiben. Früher war Hamburgs Verkehr mit der Pyrenäischen Halbinsel so stark, daß man dort alle Deutsche Hamburger nannte, wie man in Oesterreich die Deutschen noch Schwaben nennt.

Gibraltar.

Einfuhr.

1851: Keine.

1852: 6200 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 90320 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Butter	21240
Kalbfelle und Leder	12770
Gesalz. u. ger. Fleisch	7820
u. s. w.	

1852: 123340 M.-Bco.

Neapel und Sizilien.

Einfuhr.

1851: 1,766760 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Baumöl	577300
Mandeln	208370
Zitronen u. Orangen	478910
Lakrizen	50930
Weinstein	27260
Cremor Tart. . .	40760
Schwefel	228550
u. s. w.	

1852: 1,168010 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 5100 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Seidenwaaren . .	1630

1852: 34070 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Leinen	7000
Mobilien	6100
Cigarren	3330
Kurze Waaren . .	3170
Baumwollenwaaren	1980
u. s. w.	

Triest.

Einfuhr.

1851: 585610 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Rosinen	12730
Korinthen . . .	137550
Weinstein	13800
Mandeln	15390
Sumack	120950
u. s. w.	

Ausfuhr.

1851: 331360 M.-Bco.

1849: 122160 M.-Bco.

Einfuhr.	Ausfuhr.
1852: 782480 M.=Bco. worunter von Venedig 47640 M.=Bco.	1852: 1,141580 M.=Bco. nach Triest, Venedig und San Giovanni, worunter nach Venedig blos für 880 M.=Bco.

Nach Triest gingen im J. 1852

Kartoffelsprit . .	377200
Rohzucker	354850
Thran	111360
Kupfer	97420

u. s. w.

Der Verkehr zwischen Triest und Hamburg hat im Jahre 1852 beträchtlich zugenommen, namentlich in der Ausfuhr dahin. Vergleicht man Triest mit Hamburg, so steht dieser österreichische Hauptfhafen in der Gesammt-Ein- und Ausfuhr gegen Hamburg sehr zurück. Der Grund liegt hauptsächlich darin, daß Triest kein so wohlhabendes produzirendes Hinterland mit großen, vom Handel belebten Strömen hat, daher auch nur im Ganzen eine geringe Ausfuhr, und die einlaufenden Schiffe keine hinreichenden Rückfrachten erhalten können, mit Ausnahme solcher Schiffe, welche die Küstenstaaten und die Häfen des mittelländischen Meeres besuchen.

Kirchenstaat.

Einfuhr.	Ausfuhr.
1851: Keine Einfuhr.	1851: 27450 M.=Bco.

Sardinien.

Einfuhr.	Ausfuhr.
1851: 184330 M.=Bco.	1851: Keine Ausfuhr.
1852: 184170 "	1852: 32760 M.=Bco.

Toskana.

Einfuhr.	Ausfuhr.
1851: 386010 M.=Bco.	1851: Keine Ausfuhr.
1852: 493440 "	1852: 20190 M.=Bco.

Frankreich.

Einfuhr.

1851: 7,556630 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Wein	37680 Fäss.	1,791570
„	3608 Kist.	
Champagner	9211 K.	665470
Frz. Esprit	791 F.	166570
Cognac	1156 F.	136170
„	266 K.	
Branntwein	606 F.	64070
„	47 K.	
Essig		9040
Olivenöl	1201 Ctr.	47350
Aether. Öle	160 „	32690
Rüböl	604 Fäss.	86580
Terpentinöl	843 „	99000
Mandeln	2648 Ctr.	121270
Catharin. Pfl.	9296 „	148150
Anthony Pfl.	9828 „	85740
Krapp	12143 „	433970
Luzernsaat	6572 „	191280
Weinstein	1174 „	29320
Crem. Tart.	2167 „	88160
Am. Rindh.	11928 „	311350
Korken	22,843000 „	88670
Porzellan		148500
Kurze Waaren		111700
Papier		64670
Parfümerien		28110
Seide- u. Halbseidew.		273520
Baumwollenwaaren		145540
Wolle- u. Halbwollew.		59490
Div. Manufakturw.		142140

u. s. w.

1852: 6,347730 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 1,883440 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Kalbfelle	420343 St.	552950
Zinkplatten	44948 Ctr.	413170
Schafwolle	369 Bll.	132680
Kupfer	1650 Ctr.	81250
Wollenwaaren		25000
Glaswaaren		35280
Stabholz		36860
Zuckerschaum	23455 Ctr.	25520
Palmöl	2245 „	43380
Elfenbein	68 „	24190
Schaffelle	38876 „	23270
Oelkuchen		15840
Leder		14230

u. s. w.

1852: 3,856710 M.-Bco.

Mehrere reiche spanische Häuser haben sich, nach den Revolutionen in Mexiko, Chili und Peru, in Bordeaux angesiedelt, daher auch Bordeaux ein Hauptmarkt für Vanille, Chinarinde und Cochenille ist.

Türkei, Jonische Inseln und Griechenland.

Einfuhr in den Jahren 1851 und 1852:

		1851. M.=Bco.	1852. M.=Bco.
von den Jonischen Inseln:	Korinthen .	225920	461720
„ Griechenland . . .	„ .	58630	80690
„ Kleinasien . . .	Rosinen .	504690	799470
„ „	Feigen . . .	7120	

Keine Ausfuhr in den Jahren 1851 und 1852.

Rußland.

Einfuhr im Jahre 1851:

		M.=Bco.
vom weißen Meer		355270
Darunter:	M.=Bco.	
1471 T. Thran	220000	
Kalbfelle . .	64500	
von Ostseehäfen		439820
Zus. .		795090

Darunter:		M.=Bco.
Roggen . .	757 Last.	190080
R. Tauwerk	1688 Ctr.	34890
Stearinlicht.	473 „	29500
Potasche. .	1904 „	28160
Talg . .	1015 „	21520
Bettfedern .	366 „	14500
u. s. w.		

1852: 713760 M.=Bco.

Ausfuhr im Jahre 1851:
1,099240 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Kaffee . .	21167 Ctr.	568530
Rohzucker	1834 „	35180
Wein . .	402 „	45680
Baumöl .	1950 „	49080
Droguerien	1523 „	47280
Tabak . .	460 „	26640
Farbwaaren	811 „	22780
u. s. w.		

1852: 1,460590 M.=Bco.

Norwegen und Schweden.

Einfuhr.

1851: 300910 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Eisen . .	8856 Ctr.	65710
Stahl . .	2062 „	27110
Eis. Nägel	784 „	12700
Thran . .	650 Faß.	33080
Heringe .	1247 Ton.	12830
Bauholz		7990
Ziegenfelle .	8109 Stck.	4864
u. s. w.		

Ausfuhr.

1851: 2,798200 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Kaffee .	16046 Ctr.	404600
Wollenwaaren . . .		323430
Baumwollenwaaren .		185170
Seide= u. Halbseidew.		110620
Div. Manufakturw. .		101480
Kurze Waaren . . .		172990
Rohzucker .	4143 Ctr.	65240
Syrup . .	4187 „	30280
Raff. Zucker	1398 „	27040
Cigarren .	786000 Stck.	26700
Schafwolle	2132 Ctr.	126560
Häute . .	6060 „	162110
Droguerien	3672 „	124460
Hopfen . .	904 „	47710
Farbwaaren	3023 „	59000
Leinen		52400
Thee . .	323 Kist.	16550
u. s. w.		

Im Jahre 1852 von:

Norwegen	456490 M.=Bco.
Schweden	233660 „
Zus.	690150 M.=Bco.

Im Jahre 1852 nach:

Norwegen	3,819270 M.=Bco.
Schweden	709470 „
Zus.	4,528740 M.=Bco.

Verkehr mit den deutschen Küstenstaaten, seewärts,

(einschließlich zweier nichtdeutschen: Dänemark und Helgoland).

Preußen.

Einfuhr.

1851: 392240 M.=Bco.

Darunter:			M.-Bco.
Roggen	1284	Last.	257020
Weizen	285	„	79500
Lumpen	1910	Blln.	35950

u. s. w.

1852: 71540 M.=Bco.

Darunter wenig Getreide.

Ausfuhr.

1851: 1,364520 M.=Bco.

Kaffee	18521	Ctr.	503320
Rohzucker	14380	„	191720
Thee	1630	Kist.	112140
Wildhäute	3318	Ctr.	85460
Baumwolle	386	Blln.	38480
Reis	2737	Ctr.	30470
Rosinen	2433	„	25240
Mandeln	879	„	34340
Baumöl	1546	„	39770

u. s. w.

1852: 1,439580 M.=Bco.

Mecklenburg.

Einfuhr.

1851: 3240 M.=Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Theer	1980
Knochen	940

u. s. w.

1852: 19780 M.=Bco.

Ausfuhr.

1851: 13260 M.=Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Dachschiefer	2970
Kaffee	2300

u. s. w.

1852: 10240 M.=Bco.

Dänemark und Herzogthümer *).

Einfuhr.			Ausfuhr.		
1851: 164400 M.=Bco.			1851: 986070 M.=Bco.		
Darunter:		M.=Bco.	Darunter:		M.=Bco.
Rübsaat		35720	Baumwollenwaaren .		124390
Butter . .	454 Ctr.	13260	Kaffee		108140
Gerste . .	156 Last.	26890	Rohzucker		89010
Austern .	830000 Stck.	33000	Wollenwaaren . . .		71850
u. s. w.			Leinen		59650
			Wein		56710
			Droguerien . . .		33720
			Hopfen . .	162 Blln.	8150
			u. s. w.		
1852: 270900 M.=Bco.			1852: 955410 M.=Bco.		

Cuxhafen und Helgoland.

Einfuhr.			Ausfuhr.		
1851: 36980 M.=Bco.			1851: 446990 M.=Bco.		
Darunter von Cuxhafen:		M.=Bco.	Darunter:		M.=Bco.
Reps		8660	Baumwollenwaaren .		65900
Leinsaat		1210	Wollenwaaren . . .		56580
Sumak		7070	Leinen		8220
Leder		1830	Kaffee .	1843 Ctr.	45460
u. s. w.			Zucker . .	1049 „	20090
			Wein		15660
			Spirituosen		17080
			u. s. w.		
1852: 45640 M.=Bco.			1852: 410290 M.=Bco.		

---

*) Hamburgs Handel mit Dänemark hat durch die letzten Kriegsereignisse und durch Hamburgs lebhaften Antheil an dem Deutschen Interesse, abgenommen, dagegen mit Holstein zugenommen.

Die neue englische Eisenbahn von Tönningen nach Flensburg wird Hamburg keinen großen Abbruch thun.

Bremen und Weser.

Einfuhr.

1851: 1,962760 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Tabak . .	16652 Ctr.	582370
Lumpen .	15601 „	133880
Wallfischbarb.	975 „	103900
Leinen		66700
Baumwolle	676 Bll.	63690
Tabakstengel	8805 Ctr.	55800
Cigarren	694000 Stck.	10240
Mahagonih.	141006 □-F.	51300
Thran		46000
Rum		41860
Reis . .	3746 Ctr.	41010
Kaffee . .	1062 „	37050
Rohzucker .	2940 „	40900
Thee . .	152 „	15750
Wein		22950

u. s. w.

1852: 1,997290 M.=Bco.

Ausfuhr.

1851: 1,344200 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Tabak . .	15603 Ctr.	593710
Rohzucker	6983 „	101390
Kaffee . .	1656 „	43180
Bauholz		79280
Baumwollenwaaren .		40210
Wollenwaaren . . .		34230
Wein		38820
Reis		38500
Glaswaaren . . .		17310
Leinen		10150
Thee . . .	68 Ctr.	4170
Arrak		4070

u. s. w.

1852: 1,587850 M.=Bco.

Oldenburg.

Einfuhr.

1851: 63370 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Rothholz	32830
Chilischer Salpeter .	11450
Schinken	5600

u. s. w.

1852: 49800 M.=Bco.

Ausfuhr.

1851: 207800 M.=Bco.

Wollewaaren . .	32660
Baumwollewaaren	30190
Div. Manufakturw.	21710
Bau- und Nutzholz, Fourn. . . .	22540
Kurze Waaren .	11430
Eisen und Stahl .	16910
Wein	10760
Eisen- u. Metallw.	8290
Glas und Porzellan	10190

u. s. w.

1852: 213410 M.=Bco.

Ostfriesland.

Einfuhr.			Ausfuhr.	
1851: 397650 M.-Bco.			1851: 350470 M.-Bco.	
Darunter:		M.-Bco.	Darunter:	M.-Bco.
Butter	. 4810 Ctr.	160880	Bauholz	65430
Heringe	. 862 Tn.	12680	Thee 865 Kisten .	60340
Kalbfelle	. 28326 Stck.	42640	Baumwollewaaren .	34160
Thee	. . 1221 Kstn.	50230	Wollenwaaren . .	29200
Schaffelle	. 13205 Stck.	6980	Zucker und Syrup .	21560
Leder	. . . . . .	5630	Wildhäute	19180
Schinken	. 1116 Ctr.	4660	Rosinen u. Korinthen	10830
u. s. w.			Div. Manufakturw.	33670
			u. s. w.	
1852: 319850 M.-Bco.			1852: 461030 M.-Bco.	

Hamburgs Handels-Beziehungen zu Berlin (und Umgegend), auf der Eisenbahn,

nach den Hauptartikeln, in den J. 1851 u. 1852.

Einfuhr in Hamburg auf der Berlin-Hamburger-Bahn.

	1851.		1852.	
		M.-Bco.		M.-Bco.
Schafwolle . .	22525 B.	7,988310	30866 B.	10,586480
Wollengarn .	2384 Ctr.	842080	2803 Ctr.	902240
Zink	60905 „	581050	88827 „	1,083120
Felle, zur Pelzbeitung . .		557900	—	729630
Kalbfelle . .	101066 Stck.	138430	94631 Stck.	142930
Leder	936 Ctr.	113600	—	128580
Pferdehaare . .	461 „	64910	356 Ctr.	47460
Rother Kleesamen	32200 „	800850	14355 „	427010
Weißer „	18501 „	423590	34839 „	915900
Seide . . .	335 „	442530	311 „	369620
Lumpen . . .	16670 „	187910	18369 „	214640
Borsten . . .	2946 „	385520	2305 „	298340
Kobalterz . .	4443 „	148030	3503 „	120250
Rüböl . . .	6694 „	130600	22844 „	487540
Bettfedern . .	1328 „	87160	1001 „	76750
Wolle- u. Halbwollewaaren		9,011250	—	9,208480
Leinen		5,518470	—	4,974230
Baumwollenwaaren . . .		7,007030	—	7,695140
Seide- und Halbseidewaaren		1,645480	—	2,605240
Diverse Manufakturwaaren		1,952300	—	2,466390
Wachstuch		64590	—	114880
Kurze Waaren		1,499510	—	1,389770

Fortsetzung der Einfuhr.

		1851.			1852.
		M.=Bco.			M.=Bco.
Glaswaaren		803630	—		728530
Messing= und Metallwaaren		284180	—		298920
Feine Holzwaaren . . .		271670	—		284130
Porzellan		211560	—		273130
Lederwaaren		179620	—		280160
Lederne Handschuhe . . .		132350	—		132440
Feine Eisenwaaren . . .		111120	—		141840
Papier und Pappwaaren .		181760	—		224090
Gold= und Silberwaaren .		47650	—		131620
Gedr. Bücher u. Musikalien		544110	—		562160
Musikalische Instrumente .		205940	—		250020
Gemälde und Lithographien		171390	—		225260
Pianoforte		45650	—		44670
Glasperlen		168580	—		111560
Strohgeflechte		127640	—		104750
Zündhölzer und Zündhütchen		150670	—		191480
Spiegelglas		38850	—		56660
Passagiergut		2,289750	—		3,555300
Militär-Effekten		213640	—		—
Contanten		374000	—		—
Schlachtvieh	99074 Stck.	2,908570	66012 Stck.		2,494320
Butter . . .	31632 Ctr.	1,239720	21781 Ctr.		855530
Kartoffelspiritus	6281 Faß.	616580	4598 Faß.		629470
Tabak . . .	6281 Ctr.	145530	2291 Ctr.		53100
Hopfen . .	1028 „	88380	2123 „		121200
Weizen . . .	2040 Last.	597530	1825 Last.		541000
Hafer . . .	1798 „	258040	1182 „		150800
Roggen . .	727 „	158470	1225 „		276500
Gerste . . .	365 „	65780	42 „		8750
Gelbe Erbsen .	126 „	37470	248 „		57470
Cigarren .	6,692000 „	67720	4,897000 „		39000

u. s. w.

Zusammen im Jahre 1851: 54,655250 M.=Bco.
„ „ „ 1852: 60,774420 „

Ausfuhr von Hamburg, auf der Berlin=Hamb. Eisenbahn.

	1851.	M.=Bco.	1852.	M.=Bco.
Baumwollengarn	277018 Ctr.	16,549480	289401 Ctr.	15,758590
Baumwolle . .	51001 „	6,025060	183914 „	6,064470
Wollengarn . .	58026 „	8,220380	56571 „	7,635850
Leinengarn . .	43728 „	4,501870	66301 „	5,845710
Indigo . . .	9887 „	3,036260	51388 „	1,608150
Amerikan. Häute	251637 St.	2,219350	198118 St.	1,608150
Kupfer	18997 Ctr.	1,078240	5597 Ctr.	332440
Cochenille . .	2446 „	645570	1681 „	416290
Schafwolle . .	2356 Blln.	64370	1508 Blln.	363640
Seide	455 Ctr.	558380	916 Ctr.	1,026790
Krapp	12094 „	442370	8412 „	277350
Felle (z. Pelzber.)	—	507030	—	1,272530
Ostindische Kips .	160010 Stck.	430370	128275 St.	266640
Wallfischbarden .	2918 Ctr.	391930	2751 Ctr.	493220
Droguerien . .	12776 „	382360	13441 „	445270
Leder	—	331110	—	350760
Elephantenzähne .	764 „	256230	952 Ctr.	342830
Farbwaaren . .	9151 „	231940	10375 „	246030
Kalb= u. Schaffelle	297930 Stck.	197160	343619 St.	284530
Zinn	3115 Ctr.	159900	4089 Ctr.	225670
Schmiedeeisen .	29427 „	150340	36158 „	202600
Stahl	6771 „	108860	13501 „	241600
Maschinen . . .	—	1,298650	—	1,937690
Kupf. Walzen und Röhre . .		399470	—	300650
Feine Eisen= und Stahlwaaren		371150	—	702240
Eisenbahnschienen	20469 Ctr.	116240	—	—
Grobe Eisennw. .	8972 „	120980	—	514690
Eiserne Röhren .	1619 „	25190	—	—
Messing= und Metallwaaren .		75800	—	69880
Austern . . .	1,822000 Stck.	75800	2,322000 Stck.	86480
Butter . . .	—	—	2340 Ctr.	82720

Fortsetzung der Ausfuhr.

	1851.	M.-Bco.	1852.	M.-Bco.
Käse	—	—	3476 Ctr.	105960
Aetherische Oele	—	143160	—	156440
Gumi Elasticum	—	129740	1706 „	164900
Chromſ. Kali .	2877 Ctr.	118820	3040 „	119660
Thran	2351 Faß.	125560	4417 Faß.	252190
Nutzhölzer . .	16025 Ctr.	116940	9709 Ctr.	59810
Terpentinöl . .	4829 „	90270	4863 „	119900
Baumöl . . .	2716 „	86790	5852 „	190070
Palm- u. Cocusöl	4410 „	89710	8950 „	188970
Gutta-Percha .	1402 „	85170	604 „	38170
Stuhlrohr . .	—	71350	3351 „	60170
Perlemutterschalen	2382 „	61880	3621 „	96990
Eisenbleche . .	—	47990	3175 „	32030
Metalldrath . .	2502 „	55250	1658 „	55740
Salpeter . . .	2434 „	36490	6854 „	88070
Diverse Manufakturwaaren .		2,509500	—	4,278910
Baumwollenwaaren . . .		2,798450	—	2,698480
Wolle- und Halbwollewaaren		2,525200	—	1,881010
Seide- und Halbseidewaaren .		1,286920	—	904140
Leinen		784220	—	702460
Kurze Waaren		1,405680	—	737230
Gold- und Silberwaaren .		103050	—	61000
Porzellan und Steingut .		102320	—	98690
Kaffee	255347 Ctr.	6,987500	326599 Ctr.	8,769380
Rohzucker . . .	48176 „	731680	68877 „	898510
Raffinirter Zucker	8239 „	153250	23242 „	422650
Thee 8022 Kiſt. od.	4470 „	557550	11813 Kiſt.	638120
Reis	38226 „	372930	39569 Ctr.	334670
Tabak	35252 „	1,369742	70713 „	2,063070
Cigarren . .	57,765000 Stck.	1,991510	57,190000 St.	1,834350
Weine 5305 Faß u.	3020 Kiſt.	657010	—	681840
Rum	990 Faß.	134730	—	120820
Rosinen . . .	24077 Ctr.	280430	11992 Ctr.	139850
Korinthen . . .	9228 „	107920	5953 „	74910

Fortsetzung der Ausfuhr.

	1851.	M.-Bco.	1852.	M.-Bco.
Cassia	4453 Ctr.	292580	4843 Ctr.	363130
Orangen u. Citr.	23567 Kist.	239400	23986 Kist.	217950
Mandeln . . .	5464 Ctr.	226730	9621 Ctr.	362890
Syrup . . .	6730 „	68460	12517 „	111440
Häringe . . .	3798 Ton.	60890	4909 Ton.	97000

u. s. w.

Zusammen im Jahre 1851: 81,994860 M.-Bco.
„ „ „ 1852: 88,254890 „

(Vergleiche damit vorher „Güterverkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn“ S. 71 und „die Oder“.)

Folgende Ueberſicht der Eisenbahn-Frachten zwischen Hamburg und der Schweiz habe ich nach dem Tarif des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes v. J. 1853, für das Bremer Handelsbl. (30. Juli) zusammengestellt, von dem solche in andere Blätter übergegangen ist.

Nach diesem Tarif kostet gegenwärtig der Zollcentner zwischen Hamburg und Basel (resp. Haltingen):

			fl.	kr.
für Güter erster Klasse	von	Hamburg . . .	3 fl.	36 kr.
	„	Rostock und Lübeck	3 „	49 „
	„	Berlin	3 „	21 „
	„	Magdeburg . . .	3 „	1 „
	„	Leipzig	2 „	51 „
für Güter zweiter Klasse (schwere Güter)	von	Hamburg . . .	3 fl.	6 kr.
	„	Rostock und Lübeck	3 „	18 „
	„	Berlin	2 „	45 „
	„	Magdeburg . . .	2 „	31 „
	„	Leipzig	2 „	21 „
für Eilgut . . .	von	Hamburg . . .	7 „	33 „
	„	Rostock und Lübeck	7 „	36 „
	„	Magdeburg . . .	5 „	54 „
	„	Berlin	6 „	34 „
	„	Leipzig	5 „	34 „

Die Entfernung beträgt (nach dem „Meilenzeiger für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband"),

von Hamburg und Lübeck nach Basel	152,2	deutsche	Meilen.
„ Rostock nach Basel	154	„	„
„ Magdeburg nach Basel . . .	110	„	„
„ Berlin nach Basel	129,50	„	„
„ Leipzig „ „	136,70	„	„

Darnach stellt sich der Durchschnittspreis von der Wegstunde auf etwa 1¾ Kreuzer oder ½ Silbergroschen. Eine weitere Preisermäßigung ist in Aussicht.

Die gewöhnliche Lieferzeit zwischen Hamburg und Basel ist 10 bis 12 Tage, und bei Eilgütern 5 Tage. Von Berlin und Leipzig beträgt die gewöhnliche Lieferzeit 8 Tage (bei Eilgut 5 Tage von Berlin, und 4 Tage von Leipzig aus). Sonst brauchte man 4 bis 5 Wochen zur Ablieferung der Güter zwischen Hamburg und der Schweiz, wobei gewöhnlich eine Umladung in Frankfurt am Main stattfand, denn die Fuhrleute aus den Hansestädten, wie die Schweizer und Schwäbischen, fuhren selten über Frankfurt hinaus.

Wie sehr der Güterverkehr zwischen Nord- und Süddeutschland auf den betreffenden Eisenbahnen im Steigen ist, geht aus den amtlichen Angaben der Main-Weserbahn zwischen Frankfurt und Guntershausen (bei Cassel) hervor, wonach auf dieser Bahn im Jahre 1852 bereits 1,414556 Zollcentner Güter befördert wurden, und diese Zahl war im Jahre 1853 noch weit stärker. Sehr oft sind die dortigen Güterzüge mit 2 Lokomotiven bespannt.

Bei dem mitteldeutschen Eisenbahnverband sind die Verwaltungen folgender Bahnen betheiligt: 1) Badische Bahn. 2) Main-Neckar Bahn. 3) Main-Weser Bahn. 4) Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Kurhessen). 5) Thüringische Bahn. 6) Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahn. 7) Magdeburg-Wittenbergische Bahn. 8) Leipzig-Dresdner Bahn. 9) Berlin-Anhaltsche Bahn. 10) Berlin-Hamburger Bahn. 11) Mecklenburgische Bahn. 12) Lübeck-Büchner Bahn.

---

*) Zwischen Bremen und der Schweiz ist die Fracht über Cöln pr. Eisenbahn, und von da per Dampfschiff den Rhein hinauf (oder umgekehrt nach Bremen den Rhein hinab), noch billiger, wie die zwischen Hamburg und der Schweiz. (S. „Weser.")

Hamburgs Handels-Beziehungen zu Lübeck,
nach den Hauptartikeln, in den J. 1851 u. 1852.

Einfuhr von Lübeck.

		1851. M.-Bco.	1852.	M.-Bco.
Leinen und Segeltuch . .		295110	—	286050
Neues Tauwerk	22707 Ctr.	478450	—	273400
Hanf		224890	—	233450
Bauholz		350780	—	370030
Butter . . .	7179 Ctr.	249930	2400 Ctr.	89710
Schafwolle . .	2185 „	218180	—	407890
Pferdehaare . .	858 „	161480	682 „	84000
Talg	5057 „	116390	3774 „	93760
Kalbfelle .	101508 Stck.	112050	71308 Stck.	72750
Felle (zur Pelzbereitung) .		62020	—	62060
Leder		57690	—	26380
Kurze Waaren		79420	—	114000
Wolle- u. Halbwollewaaren		107830	—	60830
Div. Manufakturwaaren .		92070	—	50780
Lumpen . .	8482 Ctr.	92330	4410 Ctr.	48760
Theer . .	7481 „	82510	11407 „	113580
Stabeisen .	23867 „	190730	—	—
Kupfererz		—	7910 „	220000
Kupfer . .	1042 „	61620	13070 „	768910
Hausenblase	2740 Pfd.	20610	3400 Pfd.	33510
Borsten . .	158 Ctr.	18950	223 Ctr.	36490
Schlachtvieh		—	2906 Stck.	106520
u. s. w.				

Zusammen im Jahre 1851: 4,274490 M.-Bco.
Zusammen im Jahre 1852: 5,225050 M.-Bco.

	1851.		1852.	
Davon kamen:	Ctr.	M.-Bco.	Ctr.	M.-Bco.
mit Frachtfuhren .	193023	2,790100	8162	153900
auf der Eisenbahn	59458	792050	353392	4,567240
„ „ Stecknitz .	56092	732340	34530	503910
	308573 .	4,274490	396084	5,225050

Ausfuhr nach Lübeck.

	1851. M.-Bco.	1851. M.-Bco.
Baumwollenwaaren	1,353470	1,140330
Wolle	1,623360	1,085540
Seidewaaren	523430	364540
Leinen und Segeltuch . . .	133860	176970
Diverse Manufakturwaaren .	996700	927840
Rohe Seide	395160	349910
Baumwollengarn	344290	207920
Wollegarn	237040	365979
Leinengarn	76960	34430
Droguerien	256440	270440
Wallfischbarden	167420	33130
Amerikanische Häute	146900	144200
Indigo	142070	176100
Farbwaaren	112570	101740
Schafwolle	68550	103740
Baumwolle	59230	119660
Leder	107750	54840
Felle zur Pelzbereitung . . .	85730	118730
Kurze Waaren	501180	510680
Feine Eisenwaaren	253690	178350
Maschinen	70260	37680
Kaffee	791920	1,115070
Raffinirter Zucker	610570	912750

Fortsetzung der Ausfuhr.

		1851.		1852.
		M.-Bco.		M.-Bco.
Candis		77770		—
Thee		66480		74480
Reis		48320		93120
Wein		280780		403700
Tabak		319450		493800
Cigarren	10,404000 Stck.	492940	12,968000 St.	507870
Rum		112120		76710

u. s. w. u. s. w.

Zusammen im Jahre 1851: 13,882180 M.-Bco.

Zusammen im Jahre 1852: 13,535640 M.-Bco.

	1851.		1852.	
Davon gingen:	Ctr.	M.-Bco.	Ctr.	M.-Bco.
mit Frachtfuhren	121019	11,230950	27671	2,062220
auf der Eisenbahn	25690	1,253120	141658	9,898020
" " Stecknitz	75637	1,408110	84859	1,575400
	222346	13,882180	254188	13,535640

Die Verkehrs-Zunahme auf der Eisenbahn tritt hier besonders stark hervor.

Hamburgs Handelsbeziehungen zu Altona, siehe weiter unten „Holsteinische Elbhäfen.“

Hamburgs Handels-Beziehungen zu überseeischen Ländern (einschließlich Europa)

in den Jahren 1850 bis 1852, nach den Hauptsummen.

Einfuhr seewärts:

von:	1850. M.-Bco.	1851. M.-Bco.	1852. M.-Bco.
Australien . .	16920	143670	507930
Asien . . .	4,282520	4,156420	5,728250
Afrika . . .	807610	862420	1,096220
Süd-Amerika .	14,530930	21,515900	18,085090
Westindien .	9,832760	9,675540	10,879390
Nord-Amerika .	5,943380	4,967880	7,484490
Nord-Europa .	15,000660	15,339780	14,204570
Großbritann.	107,774910	108,288810	123,047970
Süd-Europa .	15,016030	12,705140	12,793050
von und über Altona .	37,058130	34,978150	42,365870
	210,263850	212,633710	236,192830

Ausfuhr seewärts.

nach	1850. M.-Bco.	1851. M.-Bco.	1852. M.-Bco.
Australien .	279930	295600	990210
Asien . . .	2,764830	2,464920	3,015720
Afrika . .	479990	470920	494070
Süd-Amerika	13,350310	20,367250	25,117860
Westindien .	5,819760	6,689950	8,492660
Nord-Amerika	8,611940	10,532070	11,603580
Nord-Europa	13,810600	13,306300	15,229360
Großbritan.	41,335030	41,270440	52,702720
Süd-Europa	5,467120	3,694670	6,864460
nach und über Altona .	32,945710	37,290310	36,694380
Schiffsproviant	333980	402800	500500
	125,199200	136,785230	161,705520

Nach dieser Uebersicht hat sich die Ausfuhr nach Südamerika (Ost- und Westküste) in dem kurzen Zeitraum von 1850 bis 1852 fast verdoppelt. Auch nach allen andern Ländern hat diese Ausfuhr bedeutend zugenommen, namentlich nach Westindien, Nordamerika und Australien, und bei den europäischen Ländern am meisten nach Großbritannien, weit mehr wie die Einfuhr von dort.

Verhältniß der Ein- und Ausfuhr seewärts im Jahre 1852 (gegen 1849).

	1849.	1850.	1851.	1852.
Einfuhr .	$100_{,00}$	$121_{,46}$	$124_{,58}$	$135_{,93}$
Ausfuhr .	$100_{,00}$	$119_{,32}$	$128_{,68}$	$161_{,69}$

(Vergl. damit die Ein- und Ausfuhr landwärts. S. 112.)

Curhafen.

Dieser Ort, an der äußersten Mündung der Elbe, liegt zwar am Hannöverschen (linken) Ufer, gehört aber zu Hamburg (Amt Ritzebüttel), und ist bei stürmischem Wetter als Nothhafen wichtig, so wie auch im Winter, wenn die Fahrt auf der Elbe durch Eisgang unterbrochen ist. Die Witterung gestattet jedoch das Auslaufen der Schiffe von der Elbe fast das ganze Jahr hindurch. Selten daß der Eisgang die Schifffahrt lange unterbricht.

Früher gingen die englischen Packetboote (Segelschiffe) nicht weiter als Curhafen. Jetzt fahren die Seedampfer bis Hamburg hinauf, und landen nur bei Eisgang in Curhafen, und in der neuesten Zeit bei Glückstadt, am jenseitigen (Holsteinischen) Ufer, von wo aus die Reisenden (und Güter) mit der Eisenbahn nach Hamburg gehen.

Im Ganzen ist die Rhede von Curhafen bei West- und Nordstürmen unsicher, und der Hafen überhaupt noch mangelhaft. Die Sturmfluth im Februar 1825 erreichte hier eine Höhe von 22 Fuß über 0.

Seit 1851 besteht zwischen Curhafen und Hamburg und zwischen Curhafen und Bremerhafen und Bremen, ein

elektro-magnetischer Telegraph, womit die ankommenden Seeschiffe in wenigen Minuten nach Hamburg und Bremen telegraphirt werden. Im Jahr 1852 betrug die Zahl der Depeschen:

auf der	Curhafen-Hamburger Linie	2395 .
" " "	Bremerhafen und Bremer Linie	1236
" " "	Harburger Linie	338
	Zusammen	3969

Letztere (Harburger Linie) führt nach dem Gebiete des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins.

Curhafen besitzt auch eine Lootsenstation, eine Quarantaine-Anstalt (aber kein Lazareth), eine Navigationsschule, und eine Seebadanstalt. Vor Curhafen (1 Meile in See) liegt die (zu Curhafen gehörige) Insel Neuwerk mit 2 Leuchtthürmen, 2 Baaken und etwa 60 Einwohnern.

Das Hamburgische Amt Ritzebüttel zählt außer Curhafen noch 13 Ortschaften.

Es liegt im Plan, einen Seekanal von Curhafen nach Harburg zu bauen (s. weiter unten Harburg), oder auch Curhafen an Preußen abzutreten, das einen Kriegshafen an der Nordsee für seine junge Flotte sehr nöthig hat, wobei Hamburg und die übrigen deutschen Küstenstaaten nur gewinnen können. Dänemark dürfte sich dann nicht mehr erlauben, was es sich seither gegen Hamburg und Hannover erlaubt hat.

Hannoversche Häfen der Unterelbe.

Harburg.

Dieser Hannoversche Hafen, Hamburg gegenüber (zum Fürstenthum, jetzt Landdrosteibezirk Lüneburg gehörig), erhielt im August 1848 das Privilegium eines **Freihafens**; doch wurde diese Vergünstigung durch Hannovers Anschluß an den deutschen Zollverein im Februar 1853 wieder aufgehoben. Seit dem Jahre 1848 sind daselbst kostspielige Hafenbauten unternommen worden, und noch wird fortwährend an der Verbesserung des Hafens und größeren Vertiefung der Süderelbe (namentlich des Köhlbrands, als Haupt-Elbarm unterhalb Harburg), durch Dampfbagger gearbeitet.

Den Hafen von Harburg bildet die Mündung des Flüßchens Seve, durch einen 1800 bis 2000 Fuß langen, und 150 bis 200 Fuß breiten Kanal mit 2 Schleußen, der nur

mehr vertieft und erweitert zu werden braucht, um auch für Seeschiffe zugänglich zu sein. 3 Kaufhäuser dienen an diesem Kanal zur Niederlage der Güter. Eine neue Dampfsägmaschine ist seit kurzem im Gange, und auf dem Schiffswerft herrscht zunehmende Thätigkeit, daher auch der hiesige Holzhandel jährlich im Steigen ist. Auch eine neue Dockanlage ist in Harburg beabsichtigt, wozu sich die Harburger Citadelle (die für militärische Zwecke ganz werthlos ist,) besonders eignet, und die 3 Kaufhäuser mit benutzt werden sollen.

Eine bedeutende Masse von Gütern geht jährlich von Hamburg über Harburg in das Innere von Deutschland, und umgekehrt von Harburg nach Hamburg, aus Deutschland kommend *); doch hat die Eisenbahn von Hamburg nach Süddeutschland (über Magdeburg, Erfurt und Frankfurt a. M.) Harburg in der letzten Zeit vielen Abbruch gethan.

Auch der Postverkehr von Hamburg nach dem Rhein und nach Holland, Belgien, Frankreich und England, geht noch großentheils über Harburg, und wird wieder ganz diesen Weg einschlagen, sobald die Eisenbahn von Hannover nach Cassel vollendet ist. Von Harburg nach Hannover rechnet man 20 Meilen, nach Cassel 40 Meilen, nach Frankfurt a. M. (über Braunschweig) 63½ Meilen.

---

*) Im Jahre 1852 betrug die Einfuhr von Harburg nach Hamburg . . . . 28,039420 M.=Bco.
Die Ausfuhr von Hamburg nach Harburg . 23,993880 „

Zus. 52,033300 M.=Bco.

(S. Tabellarische Uebersichten des statistischen Handelsbureaus in Hamburg für 1852.)

Die Hauptverbindung zwischen Hamburg und Harburg geschah seither durch Flußfähren (Ewer) und durch Lokal-Dampfschiffe. Jetzt ist die Ueberfahrt über die Insel Wilhelmsburg, durch Dampffähren und Omnibuse bedeutend abgekürzt. (S. vorher S. 31.)

Mit den 4 zwischen Hamburg und Harburg täglich 8mal fahrenden Dampfschiffen wurden befördert in den Jahren

1850: 253629 Personen.
1851: 290640 „
1852: 289517 „ (in 2316 Fahrten).

Sollte Hamburg dem Zollverein nicht beitreten, so wird Harburg unzweifelhaft einen großen Theil der für das westliche und südliche Deutschland bestimmten oder von dort zur Ausfuhr kommenden Güter, an sich ziehen, und sich rasch zu einem bedeutenden See- und Handelsplatze erheben, besonders mit dem Vortheil den es genießt, daß alle aus der See in Harburg eingeführten Güter vom Stader Elbzoll befreit sind, und auf der Eisenbahn gleich weiter befördert werden können.

Wenn auch die Süderelbe nicht die Tiefe hat wie die Norderelbe bei Hamburg, so wird doch, wie oben bemerkt, an der größeren Vertiefung gearbeitet. Auch sind die Hannoverschen Seeschiffe mehr von der mittleren und kleineren Gattung und Seedampfer können für diesen Zweck leicht etwas flacher gebaut werden, sobald die Hannoversche Regierung die Sache energisch angreift.

Selbst die Harburger Eisenbahn läßt sich mit wenigen Kosten bis zur Mündung der Este führen, und Cranz

(gegen Blankenese über) zum Außenhafen von Harburg machen.

Man hat sogar den Plan, einen 18 Fuß tiefen Seekanal von Harburg nach Curhafen zu bauen, zur Umgehung der mehr und mehr zunehmenden Elbversandung. Dieser Kanal soll so breit gemacht werden, daß 2 große Seeschiffe mit voller Ladung bequem aneinander vorbei fahren können. Dadurch würde Hamburg allerdings viel von seinem Speditionshandel verlieren. Als Entschädigung dafür soll es eine Eisenbahn von Harburg über die Insel Wilhelmsburg erhalten, mittelst fliegender Brücken (über die Süder- und Norderelbe) die durch eine stehende Dampfmaschine in Bewegung gesetzt würden. Die Bahn selbst soll in Hamburg im Berliner Bahnhof einmünden. Ob dieses Unternehmen aber zur Ausführung kommt, steht noch sehr dahin.

Nach Bremen ist ebenfalls eine Eisenbahn im Plan, die für Harburg und Hamburg sowohl als für Bremen von großer Wichtigkeit, und schon längst hätte gebaut werden sollen. Bis jetzt fahren Schnelldroschken und Omnibuse täglich zwischen Hamburg und Bremen (über die Insel Wilhelmsburg) mit 5maligem Pferdewechsel, wozu noch 11 bis 12 Stunden erforderlich sind (die Entfernung beträgt 13½ deutsche Meilen), während man mit der Eisenbahn die Strecke in 3 bis 4 Stunden zurücklegen würde.

Schifffahrt von Harburg,

in den Jahren 1850 bis 1852.

a) Seeschifffahrt.

Es liefen ein:

	1850.		1851.		1852.		
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	
beladen	129	4704	273	12831	467	23573	v. europ. Häfen.
					1	128	v. transatl. „
leer .	23	906	62	2971	223	7349	
	152	5710	335	15802	691	31050	

(Demnach im Jahre 1852 gegen 1851 mehr als Verdoppelung).

Unter den angekommenen Schiffen im Jahre 1852 befanden sich:

120	Schiffe	mit	Steinkohlen aus England.
186	„	„	Roheisen, Schienen und Eisenwaaren.
101	„	„	diversen Stückgütern.
23	„	„	Häringen.
25	„	„	Schiefer, Steinen ꝛc.
8	„	„	Torf.
1	„	„	Guano.
2	„	„	Getreide.
1	„	„	Bauholz.
1	„	„	Farbholz.
223	„	leer od. in Ballast, theils mit einigen Stückgütern.	
691			

Der Flagge nach waren es:

403	Hannoversche Schiffe.
134	Englische „
58	Holländische „
63	Schleswig-Holsteinische und Dänische Schiffe.
12	Hamburgische Schiffe.
8	Oldenburgische „
4	Russische „
1	Preußische „
1	Französische „
1	Lübeckische „
1	Mecklenburgische „
5	Schwedische und Norwegische Schiffe.
691	

Davon kamen aus:	1850	1851	1852	
England und Schottland	106	189	236	(dar. 16 von Glasgow)
den Vereinigt. Staaten	—	—	1	
Holland	15	15	41	(34 v. Amsterd. 7 v. Rotterd.
Frankreich	7	6	13	(9 v. Bordeaux, 4 v. Cette.)
Rußland	—	1	1	(St. Petersburg.)
Schweden	—	1	2	(Stockholm.)
Sizilien (Messina) . .	—	1	—	
Belgien	—	—	1	(Antwerpen.)
Triest	—	—	1	
Bremen	—	—	16	
Leer	—	—	6	
Norden	—	—	2	
Brake	—	—	1	
Bremerhafen	—	—	2	
Jahdehäfen	—	—	6	
von Hamburg, Altona, Weser, Jahde, Ems und Unterelbe, leer oder in Ballast und einiger Ladung			223	

Es liefen aus:	1850	1851	1852
beladene Seeschiffe	29	30	266
leere oder halbbeladene Seeschiffe	115	227	409
	144	257	675

Unter den im Jahre 1852 von Harburg mit Ladung ausgelaufenen Schiffen gingen:

6	nach	Schottland (Dundee).
9	„	England.
4	„	Newyork. (?)
3	„	Amsterdam.
4	„	England und Ostsee via Hamburg.
16	„	Danzig.
16	„	Emden (Ostfriesland).
181	„	Leer „
1	„	Meppen „
1	„	Lingen „
2	„	Bremerhafen.
1	„	Brake.
3	„	Oldenburg.
19	„	Weser- und Jahdehäfen.
266		
u. 409		in Ballast oder leer.
675		

Die Ladung dieser Schiffe bestand aus:

Holz . . .	in 174	Schiffen.
Quaderstein . .	52	„
Stückgütern . .	14	„
Oelkuchen . .	7	„
Knochen . . .	2	„
Heede . . .	6	„
Salz	4	„
Mehl	1	„
Kartoffeln . . .	2	„
m. Auswanderern	4	„
	266	Schiffen.
in Ballast oder leer	409	„

Die Umgegend von Harburg, namentlich das Altland (das sich von Harburg bis Stade erstreckt), liefert viele Landesprodukte zur Ausfuhr nach England, Holland 2c., darunter Getreide, Butter, Schinken, Flachs, Wolle, Oel-

kuchen, Heede, Schiffsbrod, Obst, Eichenrinde, Krummholz ꝛc. Es ist kein Zweifel, daß diese Ausfuhr sich bedeutend vermehren wird.

Seither ging auch viel Lüneburger Salz nach Altona, zur Ausfuhr nach Ostfriesland und andern Orten, das aber künftig seinen Weg über Harburg nehmen wird, da die kleinen Ostfriesischen Seeschiffe, die nicht über 5 bis 6 Fuß tief gehen, schon jetzt den Köhlbrand (Elbarm bei Harburg) sehr wohl passiren können. Wie bedeutend der Verkehr zwischen Harburg und den Ostfriesischen Häfen bereits ist, geht aus der Zahl der im Jahre 1852 nach Leer abgegangenen Schiffe hervor.

Gesammtzahl der in Harburg angekommenen und abgegangenen Flußfahrzeuge. Darunter waren:

	1850	1851	1852
Hannoversche . . .	4344	4888	5836
Hamburgische . . .	1956	1864	1742
Holsteinische	362	184	92
Lübeckische	60	46	70
Preußische	20	23	332
Sächsische	—	34	30
Lauenburgische . . .	12	10	—
Mecklenburgische . .	—	40	56
	6754	7089	8158

(Also auch hierin eine jährliche Zunahme.)

Die Zahl der in Harburg im Jahre 1850 eingelaufenen Flußfahrzeuge betrug 3387, nämlich 2462 beladen und 925 leer. Darunter waren 2172 Hannoversche von 10440 Last und 978 Hamburgische von 5859 Last, einschließlich der Dampfschiffe, welche die Ueberfahrt zwischen Harburg und Hamburg vermitteln.

Rhederei von Harburg.

Am Schlusse des Jahrs 1852 besaß Harburg 8 Seeschiffe, nämlich:

1 Bark,
1 Brigg,
4 Schooner,
1 Kuff, und
1 Gallias.

2 neue Barkschiffe waren im Bau. Die genaue Lastenzahl der Schiffe ist nicht angegeben.

Am 1. Januar 1853 überwinterten im Harburger Hafen 47 Seeschiffe.

Cranz, Estebrügge und Burtehude.

Diese Orte liegen an der Este. Cranz liegt dicht an der Mündung, Estebrügge 3/4 Meilen, und Burtehude 1 1/2 Meilen oberhalb derselben. (Letztere Stadt ist 3 Meilen von Harburg entfernt.) Burtehude trat schon im Jahre 1369 der Hansa bei, und hat noch einen ziemlich lebhaften Verkehr, auch eigenen Schiffbau.

Im Jahre 1852 liefen aus der Elbe in die Este:
1517 Schiffe von 16829 Lasten (darunter 760 leere Schiffe)
und aus der Este liefen in die Elbe:
1367 Schiffe von 15582 Lasten (darunter 518 leere Schiffe).

Die meisten dieser Schiffe bestehen blos aus Flußfahrzeugen und Watteschiffen.

Zu den Ausfuhrartikeln gehören Obst, Getreide, Kartoffeln, Schafwolle, Borke (Eichenrinde), Krummholz ꝛc.

Nach v. Reden (Königreich Hannover) kamen im Jahr 1838 28 Schiffe von 1138 Lasten, direkt aus England nach Cranz, für Buxtehude bestimmt.

Grünendeich, Steinkirchen, Mittelkirchen, Neuenkirchen und Horneburg.

Diese Orte liegen sämmtlich an der Lühe, die bis Horneburg ($1\frac{1}{2}$ Meilen aufwärts) schiffbar ist. Horneburg ist darunter am bedeutendsten.

Im Jahr 1852 liefen in den Lühefluß ein (meist Flußfahrzeuge) . 1688 Sch. v. 9237 L. Darunt. 545 leere Sch.
Es liefen aus: 1658 „ „ 10306 „ „ 238 „ „

Brunshausen und Stade.

Beide an der Schwinge gelegen, Brunshausen an der Mündung, Stade 3/4 Meilen oberhalb derselben.

Zu Brunshausen wird der Stader Elbzoll entrichtet, daher auch ein hannoverisches Wachtschiff beständig hier stationirt ist.

Ein kleiner Kanal (1766 erbaut) führt aus der Elbe nach Brunshausen, und ein anderer Kanal aus der Schwinge (oberhalb Stade) nach Bremervörde, der meist nur von Torfschiffen benutzt wird, die in die Elbe (nach Hamburg) gehen.

Im Jahr 1852 liefen

	Schiffe.	Lasten.	
von Brunshausen aus	995	von 6418.	Darunt. 188 leere Sch.
zu „	ein 1000 (?)	„ 6454.	„ 269 „ „

Die Meeresfluth steigt in die Schwinge noch über Stade hinaus. Stade trieb frühe schon Handel und Schifffahrt, und war ebenfalls Mitglied des Hansebundes.

Zwischen Hamburg und Stade fahren täglich 3 Dampfboote, wovon 2 über Brunshausen, die Schwinge hinauf, und 1 über Twielenfleth, von wo die Strecke zu Land nach Stade bedeutend kürzer ist.

Zu Twielenfleth liefen

		Schiffe.		Lasten.			
im Jahr 1852	ein	333	von	2779.	Darunter	172	leere Sch.
	aus	332	„	2390.	„	72	„ „

Der Dampfschiffverkehr zwischen Hamburg und Stade war im Jahr 1850 wie folgt:

		hin.	her.	
über Brunshausen:	Personen . .	23405	23369	
	Schlachtvieh .	52	1899	Stück
	Colli Waaren	60	69	
über Twielenfleth:	Personen . .	15878	17720	
	Schlachtvieh .	—	840	Stück.

Wischhafen.

Dieser kleine Ort liegt Glückstadt gegenüber, am sogenannten Krautsand, und besitzt 20 eigene kleine Seeschiffe (Küstenfahrer) von 521 Lasten und 123 Fluß- und Watteschiffe von 1254 Lasten. Hier halten sich gewöhnlich viele Hamburger Leichterschiffe auf, um von den in die Elbe einlaufenden Seeschiffen einen Theil ihrer Ladung einzunehmen und nach Hamburg zu bringen, da große und schwer beladene Schiffe, wegen der Sandbänke und Untiefen, nur selten mit voller Ladung nach Hamburg fahren.

Freiburg.

Dieser Ort liegt unterhalb Wischhafen (nach Curhafen zu).

Im Jahre 1852 liefen hier aus und ein:

ein:	368 Sch.	von 3549 Last.	Darunt.	121	leere Sch.
aus:	245 „	„ 3061 „	„	21	„ „

Die meisten gehören zu den Fluß- und Wattefahrzeugen.

Neuhaus.

An der Mündung der Oste, unterhalb Freiburg. Die Oste ist bis Geversdorf (3/4 Meile von Neuhaus) für Seeschiffe von 100 Lasten zugänglich, und für kleinere Seeschiffe bis Elm. Dieser Fluß ist besonders durch viele Torf- und Holzfahrzeuge belebt, die von Bremervörde kommen und meist nach Hamburg bestimmt sind.

Im Jahre 1852 liefen:

aus der Oste:	6021 Sch.	v. 58639 L.	Dar.	5664	leere Sch.
in die Oste:	5946 „	„ 57983 „	„	77	„ „

O t t e r n d o r f

nahe an der Mündung der Medem, in der Nähe von Curhafen.

In die Otterndorfer Schleuse liefen im Jahr 1852 ein 267 Schiffe von 2980 Lasten. Darunter 45 leere Sch. aus 235 „ „ 2690 „ „ 63 „ „

Von Otterndorf geht ein Kanal durch die theilweise kanalisirte Medem bis Beserkeda. Dieser Kanal wurde im verwichenen Sommer (1853) vollendet, und dient besonders zur Entwässerung des Landes. Dadurch sind mehrere Tausend Morgen des fruchtbarsten Landes für die Kultur gewonnen, was für Otterndorfs Handel und Schifffahrt künftig von großem Vortheil sein wird.

Zusammenstellung der Schifffahrtsbewegung in den Hannoverschen Häfen der Unterelbe im Jahre 1852.

Landdrosteibezirk Stade,

der sich von Harburg bis zur Elbmündung und Weser erstreckt.

Elb- und Ostehäfen.

	Eingelaufen:			Ausgelaufen:		
	Schiffe	Lasten zu 4000 Pfd.	leere Sch.	Schiffe	Lasten zu 4000 Pfd.	l. Sch.
Estefluß (Cranz)	1517	16829	760	1367	15582	518
Lühefluß . . .	1688	9237	545	1658	10306	238
Twielenfleth . .	333	2779	172	332	2390	72
Brunshausen und Stade . .	1000	6454	269	995	6418	188
Freiburg . . .	368	3549	121	245	3061	21
Ostefluß . . .	5946	57983	5664	6021	58639	77
Ottendorfer Schl.	267	2981	45	235	2691	63
Zus.	11119	99812	7576	10853	99087	1177

Diese Schiffe bestehen meist aus Fluß-, Kanal- und Wattenfahrzeugen.

Die Zahl der ein- und ausgelaufenen Seeschiffe ist nicht besonders angegeben. Auch über Ein- und Ausfuhr fehlen alle Angaben.

Rhederei der Hannoverisch. Häfen der Unterelbe.

In dem Landrosteibezirke Stade zählte man im Jahre 1847, nach amtlichen Angaben, einschließlich der Hannoverschen Häfen an der Unterweser (s. Weser):

96 Seeschiffe von 4121 Last und 886 Fluß-, Kanal- und Wattenschiffe von 9009 Last.

und im Jahre 1852 (am Schlusse des Jahrs):

97 Seeschiffe von 4787 Last und 885 Fluß-, Kanal- und Wattenschiffe von 9814 Last.

Von den Seeschiffen waren im Jahre 1847 und 1852:

	1847.	1852.
über 200 Lasten	2 Schiffe.	2 Schiffe.
von 100 bis 200 Lasten .	4 "	10 "
" 50 " 100 " .	16 "	12 "
" 25 " 50 " .	22 "	39 "
unter 25 Lasten	52 "	34 "
	96 Schiffe.	97 Schiffe.

Demnach hätte sich die Zahl der Seeschiffe seit 1847 in sämmtlichen Hannoverschen Häfen der Unterelbe und Unterweser (Harburg ausgenommen), blos um 1 Schiff vermehrt, was aber wohl auf einem Irrthum in den Angaben beruhen mag, da seit dem Jahr 1847 doch gewiß mehr als 1 Schiff neugebaut worden ist.

Die Schiffezahl in den Hannoverschen Elbhäfen des Landdrosteibezirks Stade, vertheilte sich im Jahre 1852 wie folgt:

	Seeschiffe.		Fluß-, Kanal- u. Wattenschiffe.	
			Sch.	Lasten zu 4000 Pf.
Stadt Stade	—	—	15	111
„ Buxtehude	—	—	8	111
„ Bremervörde	—	—	9	133
Amt Jork (Cranz ꝛc.)	34	1250	478	3741
„ Wischhafen am Krautsand . .	20	521	123	1254
„ Horneburg	—	—	9	80
„ Hamelvörden (Himmelpforten)(?)	—	—	13	197
„ Freiburg	1	49	15	180
„ Neuhaus	20	539	33	383
„ Osten	—	—	21	345
„ Bremervörde	—	—	3	26
Land Hadeln	1	37	16	169
	76	2396	743	6730

Außerdem besaß die Stadt Stade im J. 1852: 2 Dmpfsch. v. 66 Last
und das Amt Jork (Cranz) . . . . . . 1 „ „ 42 „

(S. Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik, von O. Hübner. Leipz. 1854. S. 355.)

v. Reden (Königr. Hannover 2r Thl. S. 86) gibt die Zahl der Fluß- und Wattenschiffe im Jahre 1838 zu 654 an, nämlich:

im Gräfengericht Altenland .	430	Schiffe.
zu Buxtehude an der Este .	11	„
„ Hornburg an der Lühe . .	6	„
„ Stade an der Schwinge .	24	„
„ Kehdingen-Butzfleth . . .	83	„
„ Kehdingen-Freiburg . . .	11	„
„ Neuhaus an der Oste . .	48	„
im Lande Hadeln	14	„
zu Bremervörde	19	„
„ Osten	8	„
	654	Schiffe von 3266 Last.

Holsteinische Elbhäfen.

Nebst einem Ueberblick der Handelsbewegung von Kiel und des Gesammt-Verkehrs von Schleswig-Holstein.

Altona.

Hamburg und Altona liegen so nahe beieinander (blos durch den Hamburger Berg oder die Vorstadt St. Pauli getrennt), daß man sie füglich als eine Stadt oder Altona als große Vorstadt von Hamburg betrachten kann.

Zwischen diesen beiden Städten besteht jedoch noch keine Eisenbahnverbindung. Die Entfernung des Hamburger Bahnhofs vom Altonaer beträgt fast 1 Stunde, da beide an den fast entgegengesetzten Endpunkten der Städte gelegen sind. Die Verbindung wird durch Omnibuse, Droschken und Frachtwagen unterhalten. Ein neues Omnibusunternehmen ist im Plan, wobei die Person nur 1 Schilling (nicht ganz 1 Silbergroschen) bezahlen soll.

Altona mit seinen 32000 Einwohnern, vielen Fabriken *) und schöner mit Linden bepflanzten Hauptstraße, steht zwar unter dänischer Herrschaft, ist aber in jeder Beziehung eine deutsche Stadt, und als Freihafen von allen dänischen Zollbelästigungen befreit. Wollte Dänemark seine Zolllinie bis an die Elbe ausdehnen (wie es eine Zeitlang beabsichtigte), so würde die nächste Folge davon der Wegzug der bedeutendsten Kaufleute und Fabrikanten von Altona nach Hamburg und auf Hamburger oder Hannoversches Gebiet sein.

Die Hamburger Börse ist zugleich die Börse für Altona, wo fast alle Handelsgeschäfte vermittelt werden. Nur in Hamburg liegen genaue offizielle Register über die Seeschiffe und deren Ladungen vor, worunter stets eine Anzahl Altonaer Schiffe, die ihre Ladungen in Hamburg einnehmen oder löschen, so wie hinwiederum auch Hamburger Seeschiffe ihre Ladungen zuweilen in Altona ergänzen oder dort löschen.

Die Güterbeförderung zwischen beiden Städten geschieht theils auf der Elbe (durch Schuten) theils auch noch zu Lande auf Wagen, welche die Güter direkt aus den Speichern abholen oder dahin bringen.

---

*) Im Jahr 1849 zählte Altona 161 Fabriken mit 2150 Arbeitern. Darunter waren 28 Tabaks- und Cigarrenfabriken mit 488 Arbeitern, 3 Wollengarnfabriken mit 656 Arbeitern, 16 Loh- und Weißgerbereien mit 120 Arbeitern, 8 Lederlackirfabriken mit 97 Arbeitern, 1 große Mehlfabrik und Schiffsbrodbäckerei (mit Dampf betrieben) ɔc.

Rhederei von Altona.

Am 31. Dezember 1853 besaß Altona zur überseeischen Fahrt: 24 große Seeschiffe von 2515 Last Tragkraft, nämlich: 1 Fregatschiff,
7 Barken,
9 Briggs,
3 Schoonerbriggs,
3 Schooner,
1 Galeas.

In den letzten 15 Jahren hat die Zahl der Altonaer großen Seeschiffe etwas abgenommen; dagegen die durchschnittliche Tragfähigkeit derselben zugenommen, weil jetzt (wie in Hamburg) größere Schiffe zur langen Fahrt gebaut werden.

Folgendes ist die Uebersicht derselben von 1838 bis 1853:

Jahr	Schiffe	Lasten von 5200 Pfd.					Last.	Durchschnitt pr. Schiff.
1838	33	2646	od. nach	Lasten	zu 4000	Pfd.	3441	104
1839	30	2598	"	"	"	"	3378	113
1840	30	2446	"	"	"	"	3179	106
1841	35	2802	"	"	"	"	3642	104
1842	33	2711	"	"	"	"	3525	107
1843	30	2556	"	"	"	"	3323	111
1844	29	2574	"	"	"	"	3346	115
1845	29	2793	"	"	"	"	3630	125
1846	32	2942	"	"	"	"	3825	120
1847	36	3208	"	"	"	"	4171	116

Jahr	Schiffe	Lasten von 5200 Pfd.		Last.	Durchschnitt pr. Schiff.
1848	35	3214	od. nach Lasten zu 4000 Pfd.	4178	119
1849	30	3005	" " " "	3906	130
1850	23	2277	" " " "	2959	129
1851	21	2120	" " " "	2756	131
1852	22	2266	" " " "	2946	134
1853	24	2515	" " " "	3274	136

Im Ganzen beträgt die Altonaer Rhederei kaum den 1/16 Theil der Hamburger, und die Lastenzahl der in Altona jährlich einlaufenden beladenen Seeschiffe kaum den 1/8 Theil von Hamburg, und nach dem Werthe der Einfuhr kaum den 1/20 Theil. Altona ist auch erst seit wenigen Jahrzehnten in der Handelswelt bekannt, während die alte Hansestadt schon seit Jahrhunderten als wichtiger Seeplatz erscheint.

Am Schlusse des Jahrs 1848 besaß Altona nach den amtlichen „statistischen Nachrichten über Handel und Schifffahrt von Schleswig-Holstein, Altona 1850," 227 große u. kleine Schiffe von 3818 Last.

Darunter befanden sich:	Schiffe	Last zu 5200 Pfd.
ungemessene Fahrzeuge . .	60	—
unter 5 Commerzlast . .	93	323 1/4
von 5 bis 10 Commerzlast	30	176 1/4
" 10 " 15 "	8	98
" 15 " 20 "	1	15
" 20 " 30 "	—	—
" 30 " 40 "	3	105 1/2
" 40 " 50 "	1	46 1/2
" 50 " 60 "	1	58 1/2
" 60 " 70 "	8	526 1/2
" 70 " 80 "	2	150 1/2
" 80 " 90 "	3	250 1/2
" 90 " 100 "	3	282 1/2
" 100 " 125 "	4	442
" 125 " 150 "	7	951
" 150 " 175 "	1	174
" 175 " 200 "	1	186
Dampfschiffe	1	36
	227	3818

Schifffahrt-Verkehr von Altona.

(Vergleiche damit Hamburg.)

a) Seeschifffahrt.

	1849.		1850.	
	Schiffe	Last zu 5200 Pfd.	Schiffe	Last 5200 Pfd
Die Zahl der in Altona eingelaufenen Seeschiffe war	1152	29178³/₄	1317	39960
und der Fischerfahrzeuge .	443	2629	380	1327
	1595	31807³/₄	1697	41287

	1851.		1852.	
	Schiffe	Last zu 4000 Pfd.	Schiffe	Last 4000 Pfd.
Die Zahl der in Altona eingelaufenen Seeschiffe war	1576	62107	1728	66349
und der Fischerfahrzeuge .	482	—	542	—
	2058		2270	

	1849.		1850.	
Davon kamen:	Schiffe	Last zu 5200 Pfd.	Schiffe	Last 5200 Pfd.
v. europ. Häfen (meist aus England)	1109	24666¾	1255	33647
„ transatl. „ „ „ Südamer.	43	4512	62	6313
	1152	29178¾	1317	39960

	1851.		1852.	
	Schiffe	Last zu 4000 Pfd.	Schiffe	Last 4000 Pfd.
von europäischen Häfen, beladen	1488	52930	1439	50758
„ „ „ in Ball.	47	2989	235	8992
„ transatlantischen Häfen . .	41	6188	54	6599
	1576	62107	1728	66349

Die Zahl der von Altona abgegangenen Seeschiffe war:

	1849.		1850.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.
beladen . .	709	16408½	756	20555
leer . . .	372	10475	783	20174

b) Flußschifffahrt.

Flußwärts zu Berg und zu Thal kamen in Altona an und gingen von Altona ab in den Jahren 1849 bis 1852:

	1849.		1850.		1851.		1852.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
kamen an:	2983	27843	3141	31553	3190	35810	3055	32027
gingen ab:	2982	27025	3255	34398	3265	38090	—	—

Hierin sind die Ewer und ein Dampfschiff zur Ueberfahrt an das jenseitige Elbufer mitbegriffen.

Das bei Altona liegende dänische Wachtschiff ist den vorüberfahrenden deutschen Schiffen schon öfter schroff und störend entgegen getreten. (S. vorher S. 205.)

Specieller Ueberblick

der im Jahre 1852 in Altona eingelaufenen Schiffe:

	Schiffe	Last zu 5200 Pfd.
von transatlantischen Häfen	54	$5076^1/_2$
von europäischen Häfen . .	1674	45961
	1728	$51037^1/_2$

Darunter waren beladen 1493 Sch. v. $44120^3/_4$ Lasten
leer und in Ballast 235 „ „ $6916^3/_4$ „

1728 Sch. v. $51037^1/_2$ Lasten od. in Lasten zu 4000 Pfd. 66349 L.

Von den transatlantischen Häfen kamen:

24 Sch. von Brasilien.
11 „ „ Venezuela.
5 „ „ Buen.-Ay. u. Montev.
2 „ „ der Amer. Westküste.
2 „ „ der Afrikan. Westküste.
2 „ „ den Azoren.
2 „ „ Portorico.
1 „ „ Haiti u. St. Thomas.
1 „ „ Cuba.
2 „ „ Mexico's Ostküste.
2 „ „ Britisch Nordamerika.

54 Sch.

Von den europäischen Häfen kamen:

191 Sch. von England.
357 „ „ „ (mit Steinkohlen).
90 „ „ Norwegen.
18 „ „ Holland.
6 „ „ Spanien.
1 „ „ Frankreich.
1 „ „ Sizilien.
1 „ „ Odessa.
4 „ „ Rußland, Ostsee.
3 „ „ „ Archangel.
6 „ „ Island.
3 „ „ Preußen.
1 „ „ Mecklenburg.
115 „ „ Dänemark.
374 „ „ Schlesw.-Holst.
48 „ „ Helgoland.
37 „ „ Oldenburg.
161 „ „ Ostfriesland.
194 „ „ der Niederelbe (später seewärts abgeg.)
63 Sch. von Bremen.

1674 Sch.

Der Flagge nach bestanden die im Jahre 1852 in Altona eingelaufenen Seeschiffe aus:

231	Englischen	von	15617½	Last.
408	Holsteinischen	„	9001¼	„
165	Schleswigschen	„	2070½	„
136	Dänischen	„	2369¾	„
96	Hamburgischen	„	5568½	„
2	Bremischen	„	95	„
523	Hannoverischen	„	9721	„
101	Norwegischen	„	3727	„
33	Oldenburgischen	„	791½	„
2	Portugiesischen	„	143½	„
3	Spanischen	„	164	„
7	Schwedischen	„	742	„
1	Preußischem	„	134½	„
1	Belgischem	„	88	„
19	Holländischen	„	803½	„
1728	Sch.		51037½	Last.

Zehnjährige Uebersicht

der in Altona angekommenen Seeschiffe von 1842 bis 1852.

Jahr	von transatlant. Häfen.		von europäischen Häfen.		Gesammtzahl.	
	Sch.	Last zu 5200 Pfd.	Sch.	Last zu 5200 Pfd.	Sch.	Last zu 5200 Pfd.
1843	49	4051	1531	32157	1580	36208
1844	49	3959	1369	28542	1418	32501
1845	77	6048	1305	27864	1382	33912
1846	57	4594	1396	26047	1453	30641
1847	60	4874	1459	27035	1519	31909
1848	46	3767	1095	21155	1141	24922
1849	44	4412	1108	24766	1152	29178
1850	22	6313	1255	33647	1317	39960
		zu 4000 Pfd.		zu 4000 Pfd.		zu 4000 Pfd.
1851	41	6188	1488	52930 belad.	1576	62107
			47	2989 in Ball.		
1852	54	6599	1439	50758 belad.	1728	66349
			235	8992 in Ball.		

Gegen 1843 zeigt sich in den Jahren 1851/52 eine bedeutende Zunahme in der Tragfähigkeit der beladenen Schiffe sowohl als in der Gesammtzahl der angekommenen Schiffe aus europäischen Häfen, während die Zahl der Schiffe von transatlantischen Häfen etwas abgenommen hat, namentlich gegen die Jahre 1845/47.

Bei dieser Aufstellung ist zu bemerken, daß die eigentliche Altonaer Last bis zum Jahre 1850 zu 5200 Pfd. berechnet wurde; von da an aber zu 4000 Pfd.

Zur Vergleichung diene folgende Uebersicht der Schifffahrt Altonas im Jahre 1849 (nach der statist. Uebersicht über Handel und Schifffahrt von Schleswig-Holstein. Altona 1850″).

a. Seeschifffahrt (einschließlich der Küstenfahrer).

	Angekommen.		Abgegangen.		
von u. nach	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	
Holstein . .	80	777½	69	767½	(darunt. 19 leer)
Schleswig .	188	1919	207	2879¼	„ 74 „
Dänemark .	27	288¾	51	1050¾	„ 6 „
Lübeck . . .	1	43	—	—	
Mecklenburg .	—	—	1	17	„ 1 „
Preußen . .	1	41½	9	318	„ 4 „
Schweden . .	—	—	1	155	„ 1 „
Norwegen .	88	2773¼	114	3857¾	
Hannover . .	170	2220	185	2558	„ 141 „
Cuxhafen . .	5	50½	7	59¾	
Helgoland . .	112	650	111	640	
Oldenburg .	25	142¼	24	148¼	„ 3 „
Bremen . .	38	420½	10	147¾	„ 5 „

Fortsetzung.

von u. nach	Angekommen. Schiffe.	Lasten.	Abgegangen. Schiffe.	Lasten.	
Holland . .	58	1163½	32	676¼	(darunt. 27 leer)
Belgien . .	1	76½	3	69	
Großbritannien (darunt. 10 leer)	311	13965½	216	10038½	„ 57 „
Frankreich . .	2	100½	—	—	
Spanien . .	1	134	—	—	
Gibraltar . .	—	—	3	130	
Triest . . .	—	—	1	53	
Zusammen	1108	24766¼	1044	23566	

Seeschifffahrt mit transatlantischen Ländern.

	Angekommen. Schiffe.	Lasten.	Abgegangen. Schiffe.	Lasten.
Afrika's Westküste . . .	1	59	1	59
Java	2	218½	—	—
Amerika's Westküste . . .	—	—	1	89½
Montevideo u. Buenos-Ayres	7	714	3	231½
Brasilien	15	1746	10	985
Venezuela	8	662	6	533½
Mexiko's Golf	3	194	2	140
Haiti	2	250½	—	—
Portorico	3	243	1	115½
St. Thomas u. St. Croix .	1	53	6	492
Newyork	1	231	1	231
Newfoundland	—	—	6	440½
Island	1	41½	—	—
	44	4412	37	3317½
Gesammtzahl	1152	29178¾	1081	26883½
Darunter waren beladen (bestauet)	—	27682	—	16408½

b. Flußschiffahrt.

	Angekommen.		Abgegangen.	
	Schiffe	Lasten.	Schiffe	Lasten.
Holstein (Unterelbe) . . .	1703	11198³/₄	1676	10298³/₄
Hamburg	285	7656¹/₂	402	7441
Hannover (Unterelbe) . .	724	5722³/₄	688	5078
ditto (Oberelbe) . .	122	982¹/₂	42	319¹/₄
Lauenburg " . .	17	245³/₄	21	274³/₄
Lübeck " . .	60	478¹/₂	3	21¹/₄
Mecklenburg " . .	3	29¹/₂	1	11
Preußen " . .	50	1137	142	3392³/₄
Anhalt " . .	—	—	2	59
Sachsen " . .	19	412¹/₂	5	130
	2983	27863³/₄	2982	27025³/₄
Darunter beladene (bestauet)	—	17722	—	6633³/₄
Dazu Fischerfahrzeuge . .	443	2629	446	2666¹/₄
Zus. Fluß- u. Seeschifffahrt	4578	59671¹/₂	4509	56575¹/₂
Darunter waren leere .	431	11095¹/₂	2206	27214¹/₂

Gesammtzahl ein und aus i. J. 1849: 9087 Schiffe v. 116247 Lasten.
(i. J. 1848: 9191 " " 120978 ")

Der Flagge nach waren die meisten Schiffe Schleswig-Holsteinische, nämlich angekommene 2444 Schiffe v. 22285³/₄ Lasten,
abgegangene 2422 " " 21580¹/₂ "

sodann: Hannöversche,
Englische,
Norwegische und
Preußische.

Das einzige Dampfschiff, welches Altona zur Fahrt nach Harburg besaß, wurde im Jahr 1852 verkauft, weil die Concurrenz und jetzige rasche und billige Ueberfahrt zwischen Hamburg und Harburg zu nachtheilig darauf einwirkte. Auch ist der Altonaer Bahnhof zu weit vom Elbufer entfernt. Für einen Einspänner dahin mußte man 2 Mark und für die Ueberfahrt 12 Schillinge bezahlen.

Handels-Verkehr zwischen Altona und Hamburg in den Jahren 1851 und 1852 *).

Einfuhr in Hamburg von Altona.

	1851.	1852.		
	M.-Bco.			M.-Bco.
Kaffee	1,815960	127491	Ctr.	3,467380
Gesalz. Schweinefleisch . .	4,168940	108508	„	2,845160
Butter	2,040770	60510	„	2,227220
Tabak	428480	20210	„	775900
Cigarren	265110	11,968000	Stck.	231120
Rohzucker	556640	52866	Ctr.	678220
Raffinade u. Melis . . .	181490	1966	„	35240
Schlachtvieh	123410	32837	Stck.	677410
Schmalz	324340	6771	Ctr.	229880
Gesalzenes Ochsenfleisch .	99880	9639	„	211460
Schiffsbrod	336940	25650	„	202970
Schinken u. Speck . . .	180690	5108	„	127570
Heringe	113590	8206	Tonn.	125040
Reis	72760	8523	Ctr.	68100
Wein	200180	146113	B.	316180
Genever	289150	147871	B.	227570
Liqueure	81550	11662	Kisten	110080

*) Aus England und überseeischen Ländern kommt vieles über Altona nach Deutschland, und umgekehrt gehen viele deutsche Artikel zur Ausfuhr über diesen Platz.

Fortsetzung der Einfuhr.

	1851.	1852.		
	M.-Bco.			M.-Bco.
Weizen	263880	1935	Last	603600
Gerste	119580	2116	„	408120
Hafer	55190	1539	„	208880
Roggen	124320	895	„	77730
Erbsen	45680	1119	„	278690
Weizenmehl	122130	. . . .		164360
Baumwollengarn	1,656550	53539	Ctr.	2,943140
Leinen	1,187720	21958	„	1,942370
Wolle	1,742230	9463	„	1,535310
Schafwolle	821450	11798	„	1,221280
Kalb- u. Schaffelle . . }	743470 206240	1,095026	Stck.	1,174980
Amerikanische Ochsenhäute	779030	151227	„	1,323310
Steinkohlen	981780	56087	Last	1,095190
Baumwolle	576210	9410	Ball.	901930
Thran	965390	16026	Faß	1,076610
Indigo	412480	1369	Ctr.	414070
Guano	525190	64889	„	414680
Palmöl	134240	1572	Faß	276760
Rüb- u. Leinöl	229360	3169	„	515530
Leinen u. Halbl. u. Segeltuch	1,394430	. . . .		911110
Diverse Manufakturwaaren	540550	. . . .		808270
Wollenwaaren	255770	. . . .		318180
Seidewaaren	153600	. . . .		298280
Baumwollwaaren . . .	166910	. . . .		242980
Leder	578900	. . . .		757170
Hohlglas u. Glaswaaren .	166070	. . . .		109660
Kupfer	273580	. . . .		372460
Zink	100750	. . . .		200680
Stab- u. Stangeneisen . u. s. w.	152910	. . . .		128190
Contanten u. edle Metalle	1,860000	. . . .		1,177820

Zus. im J. 1851 M.-Bco. 34,978150 im J. 1852 M.-Bco. 42,365870

Ausfuhr von Hamburg nach Altona.

	1851.	1852.		
	M.-Bco.			M.-Bco.
Schlachtvieh	4,143700	76690	Stck.	2,892390
Kaffee	2,218000	65075	Ctr.	1,665950
Thee	216540	3331	„	277870
Rohzucker	742110	35780	„	506220
Raff. Zucker u. Melis . .	367930	11354	„	209370
Candis	140550	7458	„	130750
Farinade u. Bastern . . .	94960	6140	„	1,008600
Sirup	185580	22737	„	189670
Wein	707860	225368	B.	533920
Rum	152510	36731	B.	79170
Tabak	830180	20235	Ctr.	616070
Cigarren	134210	4,210000	Stck.	94420
Thran	422040	4072	Faß	380220
Kartoffelspiritus	310640	166438	B.	375010
Weizen	1,503990	3854	Last.	1,151000
Roggen	293270	1364	„	333280
Hafer	129950	729	„	105550
Gerste	89360	921	„	175030
Weizenmehl	124150	10355	Ctr.	83390
Butter	913840	12428	„	452440
Käse	130930	5179	„	125480
Reis	104930	12909	„	124380
Kleesaat	126110	9004	„	248640
Hopfen	54110	807	Blln.	58700
Baumwollengarn	2,148820	57464	Ctr.	3,279780
Wollegarn	1,832540	12222	„	1,810950
Leinengarn	1,244780	20259	„	1,737980
Schafwolle	610500	8699	„	1,170160
Baumwolle	692920	27101	„	845580
Indigo	517540	1529	„	506870
Seide	(?)	231	„	280870
Kalb- und Schaffelle . .	591810	411858	Stck.	429260
Amer. u. Inl. Ochsenhäute	346330	46240	„	379820
Rüböl	72930	1051	Faß.	127670

Fortsetzung der Ausfuhr.

	1851. M.-Bco.	1852.	M.-Bco.
Palmöl	110170	496 Faß.	99970
Leinöl	142390	1051 „	192310
Wollenwaaren	2,126010	—	1,614530
Baumwollenwaaren . . .	1,793160	—	1,329460
Seidenwaaren	323240	—	266140
Leinen und Halbleinen . .	1,199050	—	1,030830
Diverse Manufakturwaaren	300960	—	456960
Hohlglas und Glaswaaren	393220	—	430780
Feine Eisenwaaren . . .	314180	—	311590
Grobe Eisenw. u. Maschinen	207040	—	144310
Kurze Waaren	447100	—	493810
Steinkohlen	99910	7245 Last.	146510
Kupfer	165740	—	103440
Zink	141530	—	230940
Bauholz	309720	—	457730
Contanten u. edle Metalle	223400	—	1,427480
u. s. w.	37,290130	—	36,694380

Blankenese.

Früher war Blankenese (1½ Meile unterhalb Hamburg) ein bloßes Fischerdorf, das Hamburg und die umliegende Gegend mit frischen Seeschiffen versorgte. Jetzt treibt dieser Ort starken Schiffbau, und besitzt neben seinen Fischerfahrzeugen auch viele kleine Kauffahrer (Schnellsegler), wovon einige bis nach Sizilien fahren und von dort Schwefel und Südfrüchte nach Hamburg bringen. Andere sind in der deutschen Küstenfahrt beschäftigt.

Im Jahr 1848 besaß Blankenese (nach amtlicher Aufstellung) 259 Schiffe von 7000½ Last, nämlich:

4	Schiffe	von	9¾	Last.
8	"	"	72¼	"
66	"	"	833	"
29	"	"	483½	"
56	"	"	1400½	"
35	"	"	1213½	"
39	"	"	1750½	"
19	"	"	1037½	"
2	"	"	125	"
1	"	"	75	"
259	Schiffe	von	7000½	Last.

Seitdem hat sich die Zahl derselben ohne Zweifel noch vermehrt.

Glückstadt.

Dieses lebhafte Hafenstädtchen liegt $6^1/_2$ Meilen von Hamburg, an der Mündung des kleinen Flusses Rhin, der hier zu einem Kanal vertieft ist. Der Hafen ist für Schiffe von 10 bis 12 Fuß Tiefgang zugänglich.

Glückstadt treibt Schiffbau und besitzt mehrere Tabaks- und andere Fabriken. Ein beträchtlicher Verkehr findet mit dem jenseitigen Hannoverschen Elbufer statt. Von besonderem Werth ist für Glückstadt das treffliche Marsch- und Weideland längs dem Holsteinischen Elbufer. Seit 2 Jahren nehmen englische Dampfschiffe hier Vieh, Fleisch, Butter, Rübsaat rc. ein.

Bei Eisgang legen die einlaufenden englischen See-Dampfer in Glückstadt an, von wo aus die Reisenden und Güter auf der Eisenbahn nach Altona und Hamburg befördert werden.

Im September 1853 beschloß die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft den Bau einer Zweigbahn von Glückstadt nach Itzehoe, zum Anschluß an die Elmshorner Bahn (Kiel-Altona). Das dazu benöthigte Kapital von 900000 Mark Courant sollte durch Actien aufgebracht werden.

Im Jahre 1835 besaß Glückstadt (nach v. Reden) 32 Schiffe von 1431 Last. Aus neuerer Zeit fehlen die Angaben.

Itzehoe an der Stör.

Dieses Städtchen (Sitz der Holsteinischen Ständeversammlung) hat einen bedeutenden Viehmarkt, namentlich für Holsteiner Schlachtvieh, und schickte noch vor wenigen Jahren 2 Schiffe auf den Wallfischfang.

Die Stör ist von hier bis zur Elbe schiffbar.

Im Jahre 1809 hielt sich der vertriebene Kurfürst von Hessen eine Zeitlang zu Itzehoe auf.

Brunsbüttel

unterhalb Glückstadt, besaß im Jahre 1835: 40 Schiffe von 560 Last. Aus neuester Zeit sind keine Angaben bekannt.

Kiel.

Kiel ist zwar kein Elbhafen, verdient aber (wie Holstein und Schleswig überhaupt) hier einige Erwähnung.

Durch die Eisenbahn steht Kiel mit Altona und Hamburg in directer Verbindung. Diese beiden Plätze, namentlich Hamburg, sind auch zunächst der große Markt für das wohlhabende und fruchtbare Schleswig-Holsteiner Land, wohin die Güter hin und wieder in wenigen Stunden gelangen.

Auch der neue, für englische Rechnung im Bau begriffene Schienenweg zwischen Tönningen und Flensburg, mit Zweigbahn nach Rendsburg (in die Kieler-Altonaer Bahn), kann für Kiel und für Schleswig-Holstein im Allgemeinen nur vortheilhaft sein.

Kiels Einfuhr in den Jahren 1848 bis 1850 bestand hauptsächlich:

in Bauholz *) und Eisen (aus Schweden u. Finnland),
in Steinkohlen, Roheisen, Salz rc. (aus England),

*) Fast der ganze finnische Holzhandel geht jetzt über Kiel in das westliche Holstein, wohin sonst nur deutsches Holz ging. Die stärksten Holzladungen werden auf der Eisenbahn leicht und billig ins Innere geführt.

in Leinsaat, Talg, Potasche &c. (aus Rußland),
in Getreide, Butter, Felle &c. (aus den Herzogthümern und aus Dänemark).

Seine Ausfuhr in den gleichen Jahren (1848 bis 50) bestand meist in Getreide, Butter, Vieh, Fleisch, Käse, Oelkuchen, Knochen &c. nach England und Holland.

Die Ausfuhr nach Dänemark war in den Jahren 1849 bis 1850 durch die Kriegsereignisse unterbrochen, hat aber seit dem Jahr 1851 wieder zugenommen.

Schifffahrt von Kiel
in den Jahren 1850 bis 1853.

Wie bedeutend sich im Jahr 1852 die Schifffahrt von Kiel wieder gehoben hat, erhellet aus folgender Aufstellung.

Die Zahl der in Kiel angekommenen Schiffe (ohne Dampfschiffe) betrug in den Jahren 1850 bis 1852:

1850:	1062	Schiffe	von	19423	Last.
1851:	2335	„	„	33257	„
1852:	2730	„	„	41100	„ (mit Dampfsch.)
1853:	3129	„	„	37863 1/2	„ „ „

	1850.		1852.		1853.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Schlesw.-Holstein.	739	8280	1060	10577	1256	10240 1/2
darunt. Holstein.	—	—	560	4276 1/2	605	4084 1/4
Russische . . .	1	39	63	5218 1/2	52	4214 1/2
Finnische . . .	35	2797	—	—	—	—

	1850.		1852.		1853.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Dänische . . .	90	696	470	8311	622	6217¼
Holländische . .	21	690	19	604½	23	716
Schwedische . .	74	3638	90	4206½	85	4011
Englische . . .	16	985	4	301	1	52½
Preußische . . .	19	468	6	307	14	855½
Mecklenburgische *)	21	1068	1	29½	1	49½
Hannoverische . .	11	297	21	550¼	12	260¼
Lübecksche . . .	27	240	1	11	—	—
Oldenburgische .	—	—	—	—	1	28
Hamburgische . .	3	102	2	56½	2	84
Bremische	1	19	—	—	1	47½
Norwegische . .	4	104	3	81	2	8¾
Kieler	—	—	165	3017¼	190	3248
Dampfschiffe . .	—	—	169	3330¼	142	3746
Böte	—	—	96	222¼	100	(?)
	1062	19423	2730	41100	3129	37863½

Am stärksten ist die Zunahme der Schleswig-Holsteiner Schiffe, sodann der russischen, dänischen und schwedischen, während die Zahl der englischen abgenommen hat.

Zwei Dampfschiffe fahren wöchentlich zweimal zwischen Kiel und Copenhagen, und eins von Kiel nach Norwegen (Christiania).

---

*) Darunter waren auch Schleswig-Holsteinische, unter Mecklenburger Flagge, wegen der kriegerischen Verhältnisse mit Dänemark.

Kieler Kanal (Schleswig-Holsteiner oder Eider Kanal).

Dieser in den Jahren 1777 bis 1784 erbaute Kanal dient besonders zur Abkürzung des Wegs durch den Sund, ist aber nur für kleine Seeschiffe, nämlich solche die nicht über 100 Tonnen laden, zugänglich, da die Schleusen für größere Schiffe nicht tief und breit genug sind. Die Kanal-Einfahrt bei Kiel ist durch 2 Obelisken von nordischem Marmor bezeichnet, wovon der eine am Strande, der andere auf Granitfelsen im Meere steht, mit der Inschrift: Patriae et Populo!

Von 1845 bis 1850 gingen jährlich durch diesen Kanal im Durchschnitte 3520 Schiffe. Die meisten bestanden aus Küstenfahrern, worunter:

1980 Schleswig-Holsteinische (Dänische),
1230 Hannoverische, Oldenb., Holländische ꝛc. und blos
14 Preußische und
5 Mecklenburgische ꝛc.

(Die Kanalgebühren sind fast eben so hoch wie der Sundzoll, und mit den Schleusengeldern, eher noch höher.)

In den Jahren 1852 und 1853 hat die Schifffahrt auf dem Eider-Kanal wieder sehr zugenommen. Durch die Schleuse bei Rendsburg passirten im Jahre 1852 und 1853:

1852: 3870 Schiffe.
1853: 3997 „

In den Jahren 1848, 1849 und 1853 gingen durch den Kanal folgende Schiffe:

	1848.	1849.	1853.
Schleswig-Holsteinische .	1257	1393	2447 Dän.
Bremische	4	8	5
Finnische	2	4	6
Französische	5	2	7
Belgische	1	—	3
Englische	8	19	6
Hamburgische	13	18	57
Hannoverische	233	159	579
Holländische	232	234	703
Mecklenburgische	2	2	3
Norwegische	—	—	9
Lübeckische	—	—	1
Nordamerikanische . . .	1	—	—
Oldenburgische	29	23	58
Preußische	5	8	12
Schwedische	27	60	86
Russische	8	6	15
Dänische	5	4	(s. Schl.-Hol.)
	1832	1940	3997

Die bedeutende Abnahme in den Jahren 1848/9 gegen früher, liegt in den damaligen kriegerischen Ereignissen.

In Bezug auf Handelsartikel gingen:

aus der Nordsee in die Ostsee durch den Kanal im Jahre 1848 meist Eisen- und Eisenwaaren.

aus der Ostsee in die Nordsee durch den Kanal im J. 1848 meist Holz, Käse, Zucker, Syrup, Tabak.

Durch den großen Belt fahren jährlich 12 bis 1300 Küstenfahrer. (Der kleine Belt wird wenig benutzt, und blos von kleinen Fahrzeugen.)

Schiffsverkehr von Flensburg im Jahre 1853:

Angekommen:	Schiffe	Com.-Last.
vom Inlande (Dänemark und Schles-Holstein)	1209	12094 3/4
von England	142	6265
„ Norwegen	157	4089 1/4
„ Finnland	35	3035
„ Schweden	78	2805 3/4
„ Rußland	70	2319 1/2
„ Preußen	53	1171 3/4
„ Grönland	9	948
„ Cuba	1	112
„ Nord-Amerika	1	65 1/2
„ Portugal	1	34 1/2
„ Frankreich	2	82
„ Holland	6	162 1/2
„ Lübeck	12	104 3/4
„ Mecklenburg	6	75
„ Hamburg	11	255 1/2
„ Bremen	3	43
„ Oesterreich	1	76
	1797	33739 3/4

Hierin sind auch die Dampfschiffe mitbegriffen.

Die 3 Flensburger Dampfer machten 129 Reisen.

Von den Dänisch-Westindischen Inseln sind im Jahre 1853 keine Schiffe in Flensburg angekommen, dagegen 7 dahin abgegangen.

Unter den im Jahre 1853 in Flensburg eingeführten Waaren befanden sich 98035 Tonnen Steinkohlen aus England.

Die folgende Aufstellung ist den amtlichen „Statistischen Nachrichten über Handel und Schifffahrt der Herzogthümer Schleswig-Holstein im Jahre 1848. Bearbeitet im Finanz-Departement. Altona 1850. Fol." entnommen.

Gesammt-Schifffahrt von Schleswig-Holstein
im Jahre 1848.

	Segelschiffe.	Last.	Dar. waren beladen
Eingelaufen	22673	166132	93345 Last.
Ausgelaufen	22840	167868	80485
	45513	334000	173830 Last.
Im J. 1847 waren es	69113	546732	
Abnahme im J. 1848	23600	212732	

Die Zahl der Dampfschiffe ist nicht angegeben.

Auf den Robben- und Wallfischfang liefen aus, im Jahre 1848: aus Holstein 7 Schiffe von 772 Last.
„ Schleswig 9 „ „ 911 „

(Im Jahre 1852 beschäftigte das südliche Holstein allein 4 Grönlandsfahrer.)

Uebersicht der Handelsflotte
der Herzogthümer Schleswig-Holstein, am Schlusse des Jahrs 1848, mit Einschluß von Altona und der Inseln Alsen und Arroe.

In Holstein und Schleswig zählte man:

Holstein .	1608 Sch.	von	21193¾	Commerzlast *)
Schleswig	1174 "	"	22016½	"
Zus.	2782 Sch.	von	43210¼	Commerzlast

Davon kamen auf:	Holstein. Sch.	Holstein. Last.	Schleswig. Sch.	Schleswig. Last.
ungemessene Fahrzeuge .	119	—	6	—
unter 5 Last	560	1687¼	408	1056½
" 5 bis 10 Last . .	368	2635½	278	1955
" 10 " 15 " . .	209	2566½	131	1584½
" 15 " 20 " . .	75	1234½	70	1167½
" 20 " 30 " . .	89	2209	86	2110
" 30 " 40 " . .	50	1744½	38	1303½
" 40 " 50 " . .	56	2523	30	1327
" 50 " 60 " . .	27	1461½	25	1343½
" 60 " 70 " . .	16	1043½	21	1356
" 70 " 80 " . .	5	392½	8	594½
" 80 " 90 " . .	4	330½	8	673
" 90 " 100 " . .	5	481½	12	1141
" 100 " 125 " . .	8	906½	30	3351½
" 125 " 150 " . .	10	1364	13	1819
" 150 " 175 " . .	1	174	6	951
" 175 " 200 " . .	1	182	1	184
Dampfschiffe	5	257½	3	99
	1608	21193¾	1174	22016½ **)

*) Darunter in Altona 227 Schiffe von 3818 Last.
**) Davon auf Flensburg 140 Schiffe von 6308¼ Last.

Der Gattung nach waren es:

	in Holstein.	Schleswig.	Zusammen.
Fregattschiffe	4	26	30
Barken	12	19	31
Briggs	25	48	73
Schoner u. Schonerbriggs	113	74	187
Galeassen	21	13	34
Galioten	9	4	13
Schluppen und Kutten	8	44	52
Jachten und Böte	175	783	958
Kuffen, Smags rc.	80	24	104
Ewer	495	101	596
Prahmen, Jöllen, Kähne	584	32	616
Fischerboote	77	3	80
Dampfschiffe	5	3	8
	1608	1174	2782

Neugebaut wurden im Herzogthum Holstein (ohne Altona) im Jahre 1849: 34 Schiffe von 722 Last *).
1852: 28 " " 393½ Last **).

Für Hamburger Rechnung wurden im Jahre 1848 in Holstein gebaut . . . . . 3 Schiffe von 191½ Last.

Für Dänische Rechnung . 4 " " 141 "

Ohne Schleswig-Holstein wäre Dänemarks Handelsmarine sehr beschränkt. Ueberhaupt ist Dänemark, bei seinem geringen Länderumfang, nur dann befähigt eine selbstständige Seemacht zu tragen, wenn es entweder in Skandinavien oder in Deutschland aufgeht.

*) Darunter 1 Schiff v. 61½ Last für nordamerikanische Rechnung.

**) Darunter

4 Schooner . . .	von 190	Last.
3 Jachten	" 20	"
4 Snigschiffe . . .	" 54	"
17 Ewer und Kähne .	" 129½	"
28 Schiffe.	393½	Last.

Ueber Ein- und Ausfuhr von Schleswig-Holstein (einschließlich des Fürstenthums Lübeck) geben obige statistische Nachrichten folgenden Ueberblick.

Der Gesammtwerth der **Einfuhr** betrug:

	1847.	1848.
	Reichsbankthaler*).	
vom Auslande	18,600000	14,680319
von Dänemark (fremde verzollte und inländische Waaren) .	3,200000	137982
	21,800000	14,818301
Unter den vom Auslande einführten waren zum Verbrauch	17,900000	14,549071

Hauptgegenstände der Einfuhr waren im Jahre 1847:

Eisen in Stangen . . .	11,336753	Pfund.
Eisen-Platten, Drath und Nägel	1,401474	"
Stahl	248234	"
Baumwollenwaaren . . .	1,204272	"
Baumwollengarn . . .	932099	"
Kaffee	6,442327	"
Zucker, roher von St. Croix .	2,995378	"
" " anderer . .	8,227803	"
" raffinirter . . .	951910	"
Syrup	3,371691	"
Thee	222301	"

*) Der dänische Reichsbankthaler ist gleich 1 fl. 20 kr. oder circa 3/4 Preuß. Thlr. In Schleswig-Holstein wird er zu 30 Courant-Schillinge gerechnet, in Dänemark zu 26 Bank-Schillinge. Letztere sollen jetzt auch in Schleswig-Holstein eingeführt werden, statt des bisherigen Couranthalers, was aber sehr zum Nachtheile Holsteins wäre.

Fortsetzung der Einfuhr vom Jahre 1847.

Farbhölzer	997268	Pfund.
Steingut	808929	„
Glas (Fensterglas)	671305	„
Flachs	934086	„
Hanf	1,063076	„
Leinengarn, Zwirn	133420	„
„ ungebleicht	307695	„
Leinsaat	81950	Tonnen.
Tabak, unfabrizirter	3,355135	Pfund.
Reis, geschälter und ungeschälter	2,152710	„
Rosinen und Korinthen	1,082359	„
Obst, gedörrtes	1,016775	„
Wein	9266	Orthoft.
Branntwein (St. Croix Rum)	120177	Viertel.
„ anderer	65046	„
Steinkohlen	309876	Ton. à 20 Ctr.
(im J. 1852: 65276 Ton.)		
Salz, Steinsalz	8,331025	Pfund.
(im J. 1852: 3340 Ton. od. 6,680000 Pfd.)		
Salz, geläutertes	24319	Tonnen und
	2,491379	Pfund.
Holz, Föhren=	2,513254	Cub.-Fuß und
	14954	Last.
Eichenholz	211655	Cubik-Fuß.
Wollenwaaren (Tuch)	124499	Pfund.
„ andere	290468	„
Getreide und Mehl vom Auslande	285054	Tonnen.
(im J. 1848: 130968 Ton.)		
„ aus Dänemark	266589	„
(im J. 1848: 51849 Ton.)		

Der Gesammtwerth der **Ausfuhr** betrug:

	1847.	1848.
	Reichsbankthaler.	
nach dem Auslande .	18,300000	14,843237
nach Dänemark . .	3,800000	703073
	22,100000	15,546310

Als Gesammtverkehr der Herzogthümer und des Fürstenthums Lübeck mit dem Auslande und Dänemark, erscheint sonach der Gesammtwerth im Jahre 1848:

Einfuhr . .	14,818301	Bco.-Thlr.
Ausfuhr . .	15,546310	"
	30,364611	Bco.-Thlr.

Im Jahre 1847: 43,900000 Bco.-Thlr. (Abnahme im Jahre 1848: 31 pCt.)

Im Jahre 1849 (mitten im Kriege) betrug die Gesammt-Ein- und Ausfuhr circa 27,000000 Bco.-Thlr.

Die Abnahme im Jahre 1848 wird hauptsächlich der verminderten Durchfuhr dänischer Produkte durch die Herzogthümer nach Hamburg und Altona (welche seither der Ausfuhr Holsteins zugerechnet worden), so wie theilweise dem durch das Militär veranlaßten größeren Verbrauch in den Herzogthümern selbst, und dann ferner der Abnahme der Ausfuhr nach Dänemark und den dänischen Colonien zugeschrieben. Hauptartikel der Ausfuhr waren im Jahre 1847 und 1848 folgende:

	1847.		1848.	
Butter . . .	16,253888	Pfund.	13,471470	Pfund.
Käse . . .	3,092394	"	2,493617	"
Fleisch, gesalz. u. ger.	1,527750	"	865515	"
Speck aller Art .	2,577521	"	(?)	
Talg . . .	114383	"	(?)	
Knochen . . .	2,858248	"	1,390352	Pfund.
Felle und Häute .	934621	"	313314	"
Wolle . . .	305050	"	249710	"
Hornvieh, großes .	43824	Stück.	29393	Stück.
Kälber . . .	15185	"	12359	"
Schafe . . .	21773	"	15667	"
Schweine . .	15793	"	14416	"
Pferde . . .	10643	"	6098	"
Leinsaat . . .	59457	Tonnen.	3351	Tonnen.
Rappsaat . .	99409	"	(?)	
Saamen, zur Aussaat	661298	Pfund.	623725	Pfund.
Oelkuchen . .	18,282047	"	12,227439	"
Lein- und Rüböl .	4,582235	"	3,836829	"
Kartoffeln . .	138207	Tonnen.	156770	Tonnen.
Brod . . .	502490	Pfund.	584363	Pfund.
Weizen . . .	291504	Tonnen.		
Buchweizen . .	87405	"	Nicht angegeben.	
Gerste . . .	176154	"		
Hafer . . .	306895	"		
Roggen . . .	191288	"		
Erbsen . . .	48112	"		
Bohnen . . .	43454	"		
Graupen und Grütze	37289	"		
Wicken . . .	15451	"		
Weizenmehl . .	10579	"		
Roggenmehl 2c. *) .	10944	"		

*) Zus. 1,219075 Tonn. Getreide und Hülsefrüchte in der Ausfuhr.
ab 551643 " ditto ditto Einfuhr.

667432 Tonn. Ueberschuß der Ausfuhr im Jahr 1847.
664771 " " " " " " 1846.
656606 " " " " " " 1845.

Fortsetzung der Ausfuhr vom Jahre 1847 und 1848.

	1847.	1848.
Mauersteine . .	27,559217 Stück.	(?)
Dachziegel . .	2,655141 "	(?)
Lumpen . . .	718275 Pfund.	129172 Pfund.
Zucker, raffinirter .	2,126904 "	(?)
Syrup . . .	627496 "	(?)
Tabak, fabrizirter .	604247 "	(?)
Seife, weiße u. grüne	840036 "	169471 "

Von der Ausfuhr im Jahre 1848 gingen nach Hamburg und Altona:

9,976745 Pfd. Butter aus Holstein.
2,535394 " " " Schleswig.
12,512139 Pfd. Butter.

231516 Pfd. gesalzenes Fleisch aus Schleswig.
244590 " " " " Holstein.
90350 " geräuchertes Fleisch " "
55812 " frisches Fleisch " "
9423 Stck. Schlachtvieh aus Schleswig.
14129 " " " Holstein.
431328 Pfd. Käse aus Holstein.

Nach den dänischen Westindischen Inseln gingen:

58545 Pfd. gesalzenes Fleisch aus Schleswig.
38985 " geräuchertes " " "
77437 " Butter aus Schleswig.
1777 Stck. Schlachtvieh nach England, aus Schleswig.

Den Viehbestand von Schleswig-Holstein gab der Vorstand der 9. Versammlung der Forst- und Landwirthe zu Kiel im Jahre 1845 folgendermaßen an: 1,036239 Milchkühe. — 605890 Ochsen und Rinder. — 1,671435 Schafe.

Nachtrag.

Zu Hamburgs Rhederei Seite 134.

Am 31. Dezember 1853 bestand dieselbe (nach dem aufgestellten Verzeichnisse der Schiffsbesichtiger L. A. Hooge und A. W. Bolzahn jun.) aus 408 Seeschiffen von 42565 Commerz-Lasten à 6000 Pfd. oder 63848 Roggenlasten à 4000 Pfd.

Gegen 1852 zeigt sich eine Zunahme von 41 Schiffen mit 5397 Commerz-Lasten, oder, nach Abzug von 2, bereits in der vorjährigen Liste aufgeführten Schiffen, 39 Seeschiffen von 4937 Lasten.

Es verunglückten und wurden verkauft: 32 Schiffe, folglich beträgt die ganze Zunahme im J. 1853: 73 neue Schiffe. Der Bauart nach sind es:

43 Fregatschiffe (im Jahr 1852: 36 Fregatschiffe).
119 Barken (im Jahr 1852: 109 Barken).
1 „ eiserne.
122 Briggs (im Jahr 1852: 105 Briggs).
22 Schoonerbriggs.
1 Dreimastschooner.
45 Schooner.
9 Galeassen.
10 Kuffs.
2 Schooner-Kuffs.
8 Gallioten.
7 Schooner-Gallioten.
9 Galeas-Ewer.
2 Ewer.
1 Schooner-Ewer.
1 Sloop.
6 See-Dampfer (Schraubenschiffe), eiserne.

408 Sch. Die durchschnittl. Größe der Schiffe beträgt 104 Last.

Im Jahr 1849 besaß Hamburg 9 See-Dampfer von 1356 Last (s. „Tabellarische Uebersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1852, ausgearbeitet von dem handelsstatistischen Bureau.“ Hamburg 1853. S. 110). Davon wurden im Jahre 1851 2 nach Great Grimsby in England verkauft und 1 verunglückte, so daß Hamburg gegenwärtig blos noch 6 Seedampfer von 630 Lasten besitzt, und die Angabe Seite 136 dahin zu berichtigen ist.

In Bezug auf Hamburgs Seeverkehr im Jahre 1853 hat in der Zahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe eine Abnahme gegen 1852 stattgefunden, wobei jedoch zu bemerken, daß es nicht mehr auf die Menge der Schiffe, sondern auf die Tragfähigkeit derselben ankommt, da jetzt mehr große Schiffe gebaut werden, und die Zahl der Lasten den Ausschlag gibt, worüber zur Zeit noch die Angaben fehlen.

Berichtigungen.

Seite 16 lese man Baaken statt Barken.

„ 22 Nach der Volkszählung im Dez. 1852 beträgt die Einwohnerzahl von Magdeburg, mit Ausschluß der volkreichen Vorstädte: Neustadt und Sudenburg, 60145 Seelen.

Desgleichen die Einwohnerzahl von Hamburg mit den beiden Vorstädten St. Pauli und St. Georg 157450 Seelen (ohne die vielen Matrosen und anwesenden Fremden).

„ 124 Zeile 3 von unten: 3330 Segelschiffe im J. 1842 statt 2330 Segelschiffe.

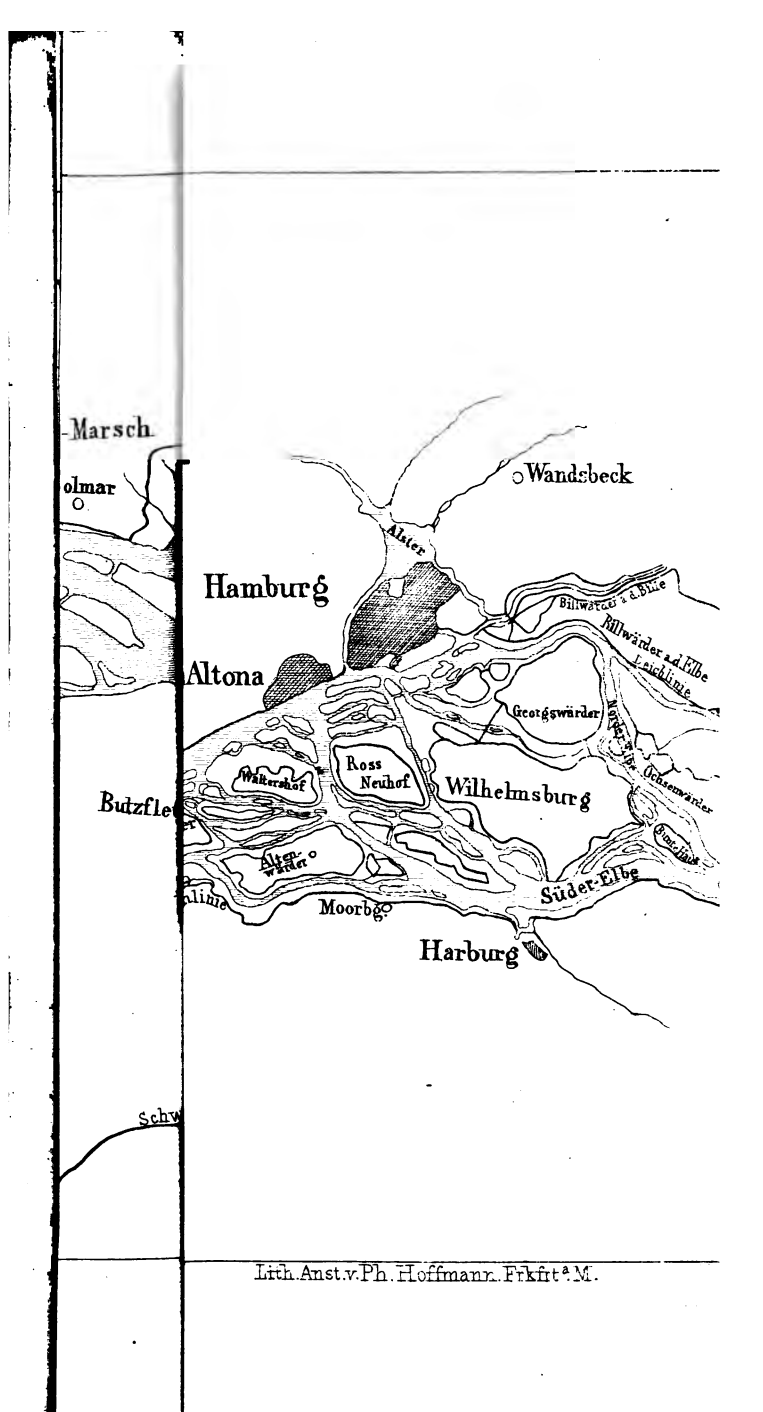
„ 136 Die Hamb.-Amerik. Packetfahrt-Actiengesellschaft besaß am Schlusse des Jahrs 1852: 6 Segelschiffe statt 4 Segelschiffe.

„ 157 Deutsche Küstenschifffahrt, soll heißen: „Hamburgs Küstenschifffahrt mit deutschen Staaten.“



Das Quellgebiet
der
Elbe und Oder.

Lith. Anst. Ph. Hoffmann Frkft a.M.


-Marsch
olmar
Wandsbeck
Alster
Hamburg
Altona
Billwärder a. d. Bille
Billwärder a. d. Elbe
Deichlinie
Georgswärder
Ochsenwärder
Ross
Neuhof
Waltershof
Wilhelmsburg
Butzfle
Alten-wärder
Moorbg
Süder-Elbe
Harburg
Schw
Lith. Anst. v. Ph. Hoffmann. Frkfrt a. M.